

HEINZ WERNER KLÖNNE

**Die Abgrenzung des privaten vom öffentlichen Weg
nach dem Landesrecht Nordrhein - Westfalens
unter besonderer Berücksichtigung der Unternehmerstraßen
im Ruhrgebiet**

1974



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41554811_0065

Die Abgrenzung des privaten vom öffentlichen
Weg nach dem Landesrecht Nordrhein-Westfalens
unter besonderer Berücksichtigung der Unter-
nehmerstraßen im Ruhrgebiet.

I N A U G U R A L - D I S S E R T A T I O N

zur Erlangung des akademischen Grades eines
Doktors der Rechte durch den Fachbereich Rechts-
wissenschaft der Westfälischen-Wilhelms-Universität
zu Münster.

vorgelegt von

Heinz Werner Klönne

aus Lünen

1974



Erster Berichterstatter: Prof. Dr. Scupin
Zweiter Berichterstatter: Prof. Dr. Menger
Dekan: Prof. Dr. Kollhosser
Tag der mündlichen Prüfung: 19.6.1974

Inhaltsverzeichnis

I.

Schrifttumsverzeichnis

VI.

Abkürzungsverzeichnis

XIII.

<u>I. Kapitel:</u> Einführung in die sachlichen und rechtlichen Probleme	1
--	---

I. Einleitung	1
II. Begriffsvielzahl- und vielschichtigkeit	3
1) Wege und "alte Wege"	3
2) Der Begriff der vorhandenen- nicht öffentlichen Straße mit Bezug auf §§ 3, 6o Abs. 4 LStrG NW	5
3) Beziehung der Problematik zu § 8o Abs. 5 VwGO	14
4) Zustandshaftung und Verkehrssicherungspflicht	15

<u>II. Kapitel:</u> Grundbegriffe des Wegerechts	22
--	----

I. Das Recht der öffentlichen Sachen	22
1) Öffentliche Sachen im engeren und weiteren Sinne	22
2) Entstehen der öffentlichen Sache	23
3) Insbesondere des öffentlichen Weges	26

II. Die Widmung	28
1) Rechtscharakter und Wirkung	28
2) Folgen der Widmung	34
<u>III. Kapitel: Die rechtliche Einteilung der Straßen</u>	39
I. Die Unterscheidung zwischen Tatsachenbezeichnungen und Rechtsbegriffen	39
II. Die Unterscheidung nach Gebrauchszwecken (Gemein - Eigengebrauch)	40
III. Rechtssätze bezüglich der Straßen im erweiterten Eigengebrauch:	46
1) Offenhaltungspflicht	47
a) Vergleich mit den Eigentümerwegen	49
b) Zweck-Selbstbindung	54
2) Unterhaltungspflicht	63
3) Begründung zur Theorie der Zweck-Selbstbindung	63
<u>IV. Kapitel: Die Einordnung der Unternehmerstraßen nach den bisher geltenden Grundsätzen</u>	66
I. Sind die Unternehmerstraßen von vornherein als öffentliche Straßen angelegt worden?	67

1)	Siedlungsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften	67
a)	Anlegung durch Person des Privatrechts	67
b)	Sinn der Vorschriften des PrAnSG	68
c)	Äußerungen oder Handlungen der Rechtsbeteiligten	70
d)	Ausnahmen vom Erfordernis des strengen Widmungsnachweises nach den Grundsätzen der Widmungstheorie des PrOVG und der unvordenklichen Verjährung	80
2)	Siedlungsstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften	90
a)	Rechtsgrundlagen	91
b)	Einzelne Formulierungen	92
c)	Hinweis auf die Gesamtkonzeption	93
3)	Zusammenfassung zu I. dK	94
II.	Bestehen die als Privatstraßen angelegten Straßen als solche fort?	96
1)	Tatsächliche Öffentlichkeit	96
2)	Straßenübernahme durch Gemeinden	97
a)	aufgrund von vornherein bestehender Verpflichtung	98
b)	aufgrund selbständiger Übernahmevereinbarung	98
3)	Eintragung ins Straßenregister	99
4)	Auswirkungen von Planfeststellungen	100
a)	PrFlG und Bebauungsplan	100
b)	Urteil des OVG Münster vom 10.12.1962	102
5)	Ergebnis zu II. dK	104

<u>V. Kapitel:</u>	Die Einordnung der Unternehmerstraßen unter dem Gesichtspunkt der Straßen im erweiterten Eigengebrauch	106
I.	Die Anlegung der Straße als konkludente Handlung bei Prüfung des Widmungswillens	107
1)	Die Anlegung als willensgerichtete Handlung	107
2)	Der Anlagezweck	109
a)	Die überhaupt möglichen Anlagezwecke	109
b)	Der primäre Drittgebrauch	111
c)	Erläuterung an Beispielen	117
II.	Der rechtliche Charakter der Unternehmerstraßen	126
1)	Von vornherein als öffentliche Straßen angelegt?	126
a)	1. und 2. Anlagezweck scheiden aus	127
b)	3. Anlagezweck	128
2)	Auswirkungen dieser Lösung auf Fragen des I. Kapitels	132
a)	Urteile des VG Arnsberg und LG Dortmund	132
b)	§ 8o VwGO sowie Vorschriften des OBG	133
III.	Der Umfang der Offen- und Unterhaltungspflicht bei Straßen im erweiterten Eigengebrauch	135
1)	Die Offenhaltungspflicht	135
a)	bezüglich der Unternehmerstraßen	135
b)	Sonderregelung des § 14 PrAnSG	136

c) Umfang der Offenhaltungspflicht	139
aa) bei Straßen im erweiterten Eigengebrauch	140
bb) bei Änderung der tatsächlichen Verhältnisse	142
d) Zusammenfassung	144
2) Die Unterhaltungspflicht	145
a) Umfang	146
b) Instandhaltung	147
c) Zusammenfassung	148
IV. Widmungs- und Übernahmepflicht	149
1) Umfang	150
a) Sonderregelung des § 60 Abs. 4 LStrG NW	150
b) Allgemeiner Grundsatz?	152
2) Die Widmungs- und Übernahmepflicht als subjektiv öffentliches Recht?	153
3) Die Bedingungen der Widmungs- und Übernahmepflicht	158
a) bei Privatstraßen	158
b) bei öffentlichen Straßen	162
c) Zusammenfassung zu IV. 3) dK.	166
<u>Anhang:</u> Zusammenstellung einzelner Ansiedlungsgenehmigungen	167

Schrifttumsverzeichnis

- | | |
|------------------------|---|
| Bachof, Otto | Die Verwaltungsgerichtliche
Klage auf Vornahme einer Amts-
handlung.
Tübingen 1951 |
| Bachof, Otto | Anmerkung zum Urteil des
BVerwG vom 18.8.1960,
in DVBl 1961, 125 |
| Bauernfeind-Zimmermann | Kommentar zum Kommunalabgaben-
gesetz für das Land Nordrhein-
Westfalen von Elisabeth Bauern-
feind und Franz Zimmermann
1. Auflage 1969 Düsseldorf |
| Bergenroth, E. | Der öffentliche Weg,
in MDR 1955, 21 |
| Bochalli, Alfred | Wegerecht in Peters, Handbuch
der kommunalen Wissenschaft
und Praxis 2. Band S. 562 ff
§ 83 Berlin-Göttingen-Heidel-
berg 1957 |
| Bochalli, Alfred | Die Fortbildung des Wegerechts
durch die neuere Gesetzgebung
und Rechtsprechung,
in DVBl 1956, 181 ff |
| Brohl, Karl-Heinz | Wegepolizei und neues Straßen-
recht,
in DVBl 1962, 392 |
| Die Öffentliche Straße | Bericht der Vereinigung Deutscher
Staatsrechtslehrer über die
Tagung in Münster vom 3. bis 6.
11. 1962,
in DÖV 1962, 856 |

- | | |
|--------------------|--|
| Drews-Wacke | Allgemeines Polizeirecht
7. Auflage bearbeitet von
Gerhard Wacke 1961 Berlin-
Köln-München-Bonn |
| v. Eschstruth, Max | Der öffentliche Weg - Ver-
such einer Darstellung des
Begriffes nach dem heutigen
preußischen und französi-
schen Recht.
erschienen in: Rechts- und
Staatswissenschaftliche Stu-
dien Heft XVII Berlin 1902 |
| Eyermann-Fröhler | Kommentar zur Verwaltungs-
gerichtsordnung von Erich
Eyermann und Ludwig Fröhler
4. Auflage 1965 München und
Berlin |
| Fickert, Hans Carl | Straßenrecht in Nordrhein-
Westfalen 2. Auflage 1968
Deutscher Gemeindeverlag |
| Fleiner, Fritz | Institutionen des deutschen
Verwaltungsrechts
8. neubearbeitete Auflage
Tübingen 1928 Verlag von
J. C. B. Mohr (Paul Siebeck)
Neudruck |
| Floegel-Hartung | Straßenverkehrsrecht
Bearbeiter: Heinrich Jäggusch
15. Aufl. München 1969 |
| Forsthoff, Ernst | Lehrbuch des Verwaltungsrechts
1. Band Allgemeiner Teil
9. Aufl. München und Berlin |
| Friedrichs, R. | Straßen- und Baufluchtengesetz
3. Aufl. Berlin 1894 |

- Fritsch-Golz-Wicher
Straßengesetz des Landes
Nordrhein-Westfalen Kom-
mentar 3. Auflage 1966
Bearbeiter: Hans Wicher
Köln-Berlin-Bonn und Mün-
chen
- Ganschezian-Finck, Gurgin
Öffentlicher Verkehr auf
Privatwegen,
in NJW 1963, 1811
- Ganschezian-Finck, Gurgin
Straßeneigentum und Gemein-
gebrauch,
in NJW 1957, 285
- Germershausen-Seydel
Wegerecht und Wegeverwal-
tung in Preußen 1. Band
4. Aufl. unveränderter
Nachdruck 1955
Bearbeiter: Gustav Seydel
- Hamann, Andreas
Die Unterhaltung dem öffent-
lichen Verkehr dienender
Bahnhofszufuhrwege,
in DVBl 1962, 703
- Hatscheck, Julius
Lehrbuch des deutschen und
preußischen Verwaltungs-
rechts 5. und 6. verbesser-
te Auflage, herausgegeben
von Paul Kurtzig Berlin 1927
- Huber, Ernst-Rudolf
Zur Problematik des Gemein-
gebrauchs an öffentlichen
Straßen,
in DÖV 1955, 130
- Jahn, Friedrich-Adolf
Wann kann eine Privatperson
die in ihrem Eigentum ste-
henden Wege sperren?
in DÖV 1962, 292

- Jellinek, Walter Verwaltungsrecht 3. Auflage
Berlin 1931 Neudruck Bad Hom-
burg v. d. Höhe 1966
- Kentner, Wolfgang Erwiderung zu Jahn,
in DÖV 1962, 264
- Klinger, Hans Kommentar zur Verwaltungsge-
richtsordnung 2. Auflage Göt-
tingen 1964
- Kodal, Kurt Straßenrecht
2. Auflage 1964 München und
Berlin
- Koehler, Alexander Kommentar zur Verwaltungsge-
richtsordnung 1960 Berlin und
Frankfurt a/M
- Lassar, Gerhard Grundbegriffe des preußischen
Wegerechts 1919 Berlin
Verlag Julius Springer
- Marschall, Ernst Kommentar zum Bundesfernstras-
sengesetz 1954
Carl Heymanns Verlag KG Köln -
Berlin
- Martens, Wolfgang Zum Rechtsanspruch auf polizei-
liches Handeln,
in JuS 1962, 245
- Martens, Wolfgang Öffentlich als Rechtsbegriff
Verlag Gehlen 1969 Bad Homburg
v. d. Höhe, Berlin und Zürich
- Mayer, Otto Deutsches Verwaltungsrecht,
2 Bde, München und Leipzig
3. Auflage 1924

Menger-Erichsen	Höchststrichterliche Rechtsprechung zum Verwaltungsrecht, in Verw. Archiv 1966 S. 175, Bearbeiter: Christian Friedrich Menger, Hans-Uwe Erichsen
Merk, Wilhelm	Deutsches Verwaltungsrecht I Berlin 1962 Verlag Dunker & Humblot
Peters, Hans	Lehrbuch der Verwaltung Springer Verlag 1949 Berlin-Göttingen-Heidelberg
Rietdorf, Fritz	Kommentar zum Ordnungsbehörden-gesetz 1957 Stuttgart-München-Hannover
Salzwedel, Jürgen	Gedanken zur Fortentwicklung des Rechts der öffentlichen Sachen, in DÖV 1963, 241
Saran, Walter	Baufluchtliniengesetz Kommentar 2. Aufl. unveränder-ter Nachdruck 1954
Schack, Friedrich	Bemerkenswertes aus dem Hambur-gischen Wegegesetz, in DVBl 1961, 897
Schallenberg, Hermann	Die Widmung 1955 Heft 13 der Schriftenreihe der Verwaltungs- und Wirtschafts-akademien W. Kohlhammer Verlag Stuttgart und Köln

Schnur, Roman	Probleme um den Störerbegriff im Polizeirecht, in DVBl 1962, 5
Schoen, Paul	Verwaltungsrechtliches Ge- wohnheitsrecht, in Verw. Archiv 28, 1 ff
Scholz, Franz	Handbuch des gesamten öffent- lichen Grundstücksrechts 1. Band 1933 Teil: Wegerecht S. 626 ff Bearbeiter: G. Seydel
Schultzenstein, Max	Die Widmung zum öffentlichen Wege, in Verw. Archiv 28, 169
Senger-Kurzmann	Kommentar zum Ordnungsbehörden- gesetz von Nordrhein-Westfalen 1959 Köln Bearbeiter: Richard Senger, Hugo Kurzmann
v. Strauß u. Torney u. Saß	Kommentar zum Straßen- und Bau- fluchtengesetz vom 2. Juli 1875 7. Auflage 1934 unveränderter Nachdruck 1957
Turegg-Kraus	Lehrbuch des Verwaltungsrechts von Kurt Egon von Turegg 4. Auflage 1962 von Erwin Kraus Berlin
Ule, Carl Hermann	Verwaltungsprozeßrecht 4. Auflage 1966 München und Berlin
Vogel, Klaus	Öffentliche Wirtschaftseinheiten in privater Hand Abhandlungen aus dem Seminar für öffentliches Recht 1959 Heft 47

- Voß, Werner Das preußische Wegerecht
München 1930
- Westermann, Harry Sachenrecht Lehrbuch
4. Aufl. 1960 Karlsruhe
- Wicher, Hans Die Entwicklung des Straßen-
rechts in Nordrhein-Westfalen,
in DVBl 1963, 417
- Wicher, Hans Kurzbeitrag in DVBl 1963, 95
- Wiethaup, Hans Über die Rechtsverhältnisse
bei Privatwegen,
in RdL 1958, 311
- Wolff, Hans J. Verwaltungsrecht I 6. Aufl.
1965 München und Berlin
- Verwaltungsrecht I 8. Aufl.
1971 München und Berlin
- Verwaltungsrecht III 2. Aufl.
1967 München und Berlin
- Zippelius, Reinhold Grundfragen des öffentlichen
Sachenrechts und das Bayerische
Straßen- und Wegegesetz,
in DÖV 1958, 838

Abkürzungsverzeichnis

aA.	anderer Ansicht
aaO.	am angegebenen Ort
Abs.	Absatz
aF.	alte Fassung
Anm.	Anmerkung
Art.	Artikel
Aufl.	Auflage
AZ	Aktenzeichen
Bay, bay	Bayern, bayerisch
BayObLG	Bayerisches Oberstes Landesgericht
BayStrG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz vom 11. Juli 1958
BBauG	Bundesbaugesetz
Bd, Bde	Band, Bände
BezVG	Bezirksverwaltungsgericht
BFernStrG	Bundesfernstraßengesetz von 1953 in der Fassung vom 6. August 1961
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichts- hofes in Zivilsachen, zitiert nach Band und Seite
BRD	Bundesrepublik Deutschland
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungs- gerichtes, zitiert nach Band und Sei- te
bzw.	beziehungsweise
dG.	dieses Gesetz(es)
dh.	das heißt
dK.	dieses Kapitel(s)
DÖV	Die Öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DVB1	Deutsches Verwaltungsblatt (Zeitschrift)

GG	Grundgesetz
GV NW ^W	Gesetz- und Verordnungsblatt von Nordrhein-Westfalen
HambWG	Hamburgisches Wegegesetz
hM	herrschende Meinung
idF.	in der Fassung
idR.	in der Regel
iSd.	im Sinne des (der)
Jahrb.	Jahrbuch
JW	Juristische Wochenschrift (Zeitschrift)
KAG	Kommunalabgabengesetz vom 21. Okt. 1969 für das Land NW
KomHdb	Handbuch der kommunalen Wissenschaft und Praxis von Peters, 3 Bde
Lit.	Literatur
LG	Landgericht
LStrG	Landesstraßengesetz
MDR	Monatsschrift für deutsches Recht (Zeitschrift)
m.w.Nachw.	mit weiteren Nachweisen
nF.	neue Fassung
NW	Nordrhein-Westfalen
OBG	Ordnungsbehördengesetz von NW
og.	oben genannte(r)
OLG	Oberlandesgericht
OVG	Oberverwaltungsgericht
PrAnSG	Preußisches Ansiedlungsgesetz
PrFlG	Preußisches Fluchtliniengesetz
PrGS	Preußische Gesetzessammlung
PrOVGE	Entscheidungen des Preußischen Ober- verwaltungsgerichtes, zitiert nach Band und Seite

RdL	Recht der Landwirtschaft (Zeitschrift)
RdNr.	Randnummer
Rechtspr.	Rechtsprechung
RGZ	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, zitiert nach Band und Seite
S.	Seite(n), Satz
SächsOVG	Sächsisches Obergerverwaltungsgericht
StVO	Straßenverkehrsordnung
Staats- u. Komverw.	Staats- und Kommunalverwaltung (Zeitschrift)
ua.	unter anderem(n)
uU.	unter Umständen
VA	Verwaltungsakt
Verw. Archiv	Verwaltungsarchiv, zitiert nach Band und Seite
VG	Verwaltungsgericht
vgl.	vergleiche
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung vom 21. Januar 1960
VwRspr.	Verwaltungsrechtsprechung in Deutschland, zitiert nach Band und Seite
Z.	Zeitschrift oder Ziffer
zB.	zum Beispiel

I. K a p i t e l

E i n f ü h r u n g i n d i e s a c h l i c h e n u n d r e c h t l i c h e n P r o b l e m e

I. Einleitung

Unser Jahrhundert ist das Jahrhundert der industriellen Entwicklung. Insbesondere die Menschen des Ruhrgebietes haben die Auswirkungen dieser Entwicklung in positiver wie auch in negativer Hinsicht zu spüren bekommen. Innerhalb weniger Generationen hat sich eine technologische Entwicklung vollzogen, die in der Geschichte der Menschheit in Jahrhunderten nicht möglich war.

Im Rahmen dieser technologischen Entwicklung hat im Ruhrgebiet der Bergbau die bestimmende Rolle gespielt. Ohne die Wichtigkeit anderer Industriezweige in Frage stellen zu wollen, wird man sagen können, daß der Bergbau diesem Teil des Landes seinen Stempel aufgedrückt hat.

Die in den Himmel ragenden Fördertürme mit den sich fast ständig drehenden Rädern, die großen Schornsteine der Kokeereien, sie sind es, die das sichtbare Profil der Städte im Revier bestimmen; hinzu kommen die oft düsteren, gleichförmigen Bergarbeitersiedlungen. Die städtebauliche Entwicklung ist an diesen Siedlungen fast spurlos vorbeigegangen.

Wie sich heute die Städte und Gemeinden um Schaffung von Arbeitsplätzen durch gezielte Industrieansiedlung bemühen, so haben in früheren Jahrzehnten die Gemeinden ein Interesse daran gehabt, mit und von dem Bergbau zu leben. Die Gesellschaften erwarben das zur Verfügung stehende Land und manche besitzen heute noch erheblichen Grundbesitz. Für die hohe Zahl der benötigten Arbeitskräfte konnten Wohnmöglichkeiten von den Gemeinden nicht bereitgestellt werden. Das war vielmehr eine Aufgabe der Bergwerksgesellschaften.

Diese von den Bergwerksgesellschaften erstellten Wohnsiedlungen wurden grundsätzlich im gesamten Ruhrgebiet als eine Einheit, als eine in sich geschlossene Wohnanlage errichtet.

Je nach Lage der jeweiligen Schachtanlage oder vorhandenen Grundbesitzes wurden die Siedlungen entweder innerhalb oder außerhalb einer bereits bestehenden, im Zusammenhang gebauten Ortschaft errichtet. Für die innerhalb einer Ortschaft errichteten Kolonien war eine Bauerlaubnis der zuständigen Gemeinde oder des Kreises einzuholen. Für die außerhalb geschlossener Ortschaften errichteten Kolonien mußte als Rechtsgrundlage eine Ansiedlungsgenehmigung nach dem Preußischen Ansiedlungsgesetz vorhanden sein.

Eigentümer dieser Kolonien sind bis auf den heutigen Tag die Altgesellschaften. Das Eigentum an diesen Kolonien wurde bei der Gründung der Ruhrkohle AG in der Regel dieser sog. Einheitsgesellschaft nicht übertragen.

Die Eigentümerstellung bezieht sich auch auf die in den Kolonien angelegten Straßen. Sie befinden sich größtenteils heute noch in demselben Zustand, wie sie vor Jahrzehnten angelegt wurden. Den Anforderungen, die heute an den ordnungsgemäßen Ausbau einer Straße gestellt werden, können diese Unternehmerstraßen in fast allen Fällen nicht gerecht werden.

Als Unternehmerstraßen können jedoch nicht nur diejenigen Straßen bezeichnet werden, die von Bergwerksgesellschaften angelegt wurden. Auch die von einzelnen geschaffenen Straßen im Rahmen einer Ansiedlungstätigkeit werden als Unternehmerstraßen bezeichnet. In diesem Zusammenhang wird auf die im Anhang beigefügten Beschlüsse des Kreisausschusses Recklinghausen hingewiesen.

Allerdings kann im Ruhrgebiet durch den erhöhten Bedarf an Arbeitskräften die Siedlungstätigkeit seitens der Bergwerksgesellschaften im Verhältnis zu anderen Siedlungsveranlassern als überwiegend bezeichnet werden.

II. Begriffsvielzahl und -vielschichtigkeit

Die grundsätzliche Klärung der Frage, wann es sich um eine private oder um eine öffentliche Straße handelt, ist von erheblicher praktischer Bedeutung. Ebenso wichtig sind jedoch die übrigen rechts-dogmatischen Probleme. Einerseits hat das Wegerecht modernen Straßenverhältnissen bzw. -erfordernissen gerecht zu werden. Andererseits ist dieses Rechtsgebiet vielschichtig, dem Lauf der Zeit nachhinkend statt vorangehend, bestimmt von verschiedenartigen Bedürfnissen und Einflüssen. Abgesehen von den neueren Straßengesetzen und der auf den Straßenverkehr zugeschnittenen Straßenverkehrsordnung vom 13. 11. 1937 ¹⁾ findet sich kaum einheitlich konzipiertes Recht. Vielmehr ist und bleibt vieles der Rechtsprechung und der Literatur überlassen. So finden sich im Wegerecht die Probleme des Verwaltungsrechts in gedrängter Form.

Fragen des Gemeingebruchs, der systematischen Erfassung und Abgrenzung der Widmung und Straßenbaulast; Probleme des Wohnheitsrechts, auch in Form des örtlichen Wohnheitsrechts, der sog. Observanzen, der unvordenklichen Verjährung, der Ersetzung, all diese Rechtsinstitute ragen in die aufgeworfene Problematik hinein.

Hinzu kommt, daß es gerade im Wegerecht eine Vielzahl von Begriffen gibt, die teils das Gleiche meinen, teils nur Benennungen mehr tatsächlicher Art sind, deren Bedeutung für die rechtliche Qualifikation jedoch gering ist; andererseits gibt es Ausdrücke, die zum Teil als Rechtsbegriffe zu qualifizieren sind.

1) Die begriffliche Unterschiedlichkeit beginnt bereits, wenn

1) STVO i.d.F. der Bekanntmachung vom 29. März 1956, Neufassung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565, ber. 1971 S. 38).

in älteren Gesetzen¹⁾ von "Wegen", in neueren dagegen von "Straßen, Wegen und Plätzen" die Rede ist.²⁾ In diesem Falle handelt es sich um eine Sprachentwicklung, die sich im Lauf der Zeit den tatsächlichen Größenordnungen der Wegeverhältnisse angeglichen hat und die für eine rechtliche Qualifikation unerheblich ist.³⁾ Insbesondere für die wohl wichtigste Abgrenzung, ob es sich um einen Privatweg oder um einen öffentlichen Weg handelt, gibt diese Unterscheidung, wie auf den ersten Blick zu ersehen, nichts her.

Anders wird jedoch die Wortbedeutung, wenn dem Wort "Weg" das Attribut "alt" hinzugegeben ist. Diese, vom Sprachgebrauch her so unscheinbare Ausschmückung des Wortes "Weg" gewinnt bei näherer Betrachtung eine erhebliche Bedeutung. Sie steht in enger Beziehung zu dem Rechtsinstitut der unvordenklichen Verjährung⁴⁾ und der Widmungstheorie des Preußischen Obergerverwaltungsgerichts.⁵⁾ Gleichgültig, ob bei "alten Wegen" die rechtliche Eingruppierung in den Bereich der privaten- oder der öffentlichen Wege aufgrund der Theorie der stillschweigenden Widmung des PrOVGs oder aber unter Anwendung der Grundsätze der unvordenklichen Verjährung erfolgen sollte, so ist - im Regelfall - die Öffentlichkeit

-
- 1) Vgl. die Formulierungen des Preußischen Ansiedlungsgesetzes vom 25. August 1876 (PrGS S. 405), so später auch noch in der Neufassung vom 10. August 1904 (PrGS S. 227).
 - 2) Siehe die Formulierungen im Straßengesetz von Nordrhein-Westfalen vom 28. November 1961 (GV NW S. 305) insbesondere § 60 Abs. 2.
 - 3) So Wolff Verwaltungsrecht I. Band; 6. Aufl. 1965 § 55 III b) 2.; dazu der Hinweis, daß die Zitate und Nachweise der 8. Aufl. 1971 entstammen. Ansonsten ist, wie hier, die 6. Auflage mitzitiert.
 - 4) Vgl. dazu Fickert, Straßenrecht in Nordrhein-Westfalen 2. Aufl. 1968, § 60 Anm. 2.; sowie BGH in DÖV 1962, 906.
 - 5) Vgl. PrOVGE 87, 328; PrOVGE 99, 130 ferner Schallenberg, Die Widmung 1955, 23 mit weiteren nachweisen.

eines solchen Weges anzunehmen. ¹⁾ Die Formulierung "alter Weg" beinhaltet somit in der Regel die wegerechtliche Qualifikation als "öffentlicher Weg".

2) Weiterhin begegnet man u.a. im § 60 LStrG NW dem Begriff der sog. "vorhandenen - nichtöffentlichen Straße". Im § 60 Abs. 4 ist unter den dort genannten Voraussetzungen eine Widmungs- und Übernahmepflicht normiert für vorhandene - nichtöffentliche Straßen. Da eine öffentliche Straße nur durch Widmung entsteht, ²⁾ ist bis zum Nachweis einer solchen Widmung von der Eigenschaft als Privatstraße auszugehen. Die vorhandene - nichtöffentliche Straße ist daher eine private Straße.

Zu erwähnen ist noch der Begriff der sog. Unternehmerstraßen. ³⁾ "Hierbei handelt es sich um solche Straßen, deren Anlegung auf der Entschliebung eines von der im Regelfall wegeunterhaltungspflichtigen Gemeinde verschiedenen Unternehmers beruht." ⁴⁾ Diese Definition macht deutlich, daß der Begriff der Unternehmerstraße nur insofern von Bedeutung ist, als klargestellt werden soll, daß die rein tatsächliche Anlegung

-
- 1) An dieser Stelle soll auf den Theorienstreit noch nicht eingegangen werden. Hier kommt es lediglich darauf an, die Verschiedenheit der sprachlichen Bedeutung darzustellen.
 - 2) Bergenroth "Der öffentliche Weg", in MDR 1955, 21 ff; A. Bochallli in Peters, Handbuch der kommunalen Wissenschaft und Praxis, 2. Band S. 562 ff - im folgenden kurz: Bochallli in KomHdb; Forsthoff, Lehrbuch des Verwaltungsrechts 1. Band Allgemeiner Teil 9. Auflage § 19 S. 354; Kodal Straßenrecht 2. Auflage 1964 S. 535.
 - 3) Vgl. zum Begriff Fritsch-Golz-Wicher, Kommentar zum Landesstraßengesetz von Nordrhein-Westfalen 3. Auflage 1966 § 60 Anm. 3, insbesondere Anm. 6.
 - 4) Zitat aus den Gründen des nicht veröffentlichten Urteils des VG Arnsberg vom 18. 12. 1969 - Az.: 1 K 1097/69 -, vgl. weiterhin Germershausen-Seydel, Wegerecht und Wegeverwaltung in Preußen 1. Band, 4. Auflage, unveränderter Nachdruck 1955, S. 484.

dieser Straße auf dem Willen eines privatwirtschaftlich ausgerichteten Unternehmers beruhte. Zwar wird man generell davon ausgehen können, daß der von einem Privaten angelegte Weg ein privater und kein öffentlicher ist.¹⁾ Jedoch sind auch Fälle denkbar, in denen eine solche Unternehmerstraße, von vornherein als öffentlicher Weg angelegt worden ist.²⁾ Somit ist der Begriff der Unternehmerstraße für die rechtliche Abgrenzung zwischen privatem und öffentlichem Weg von geringer Bedeutung.

Anders allerdings steht es mit den Begriffen "Forstfiskalischer Weg", "Interessenten- bzw. Separationsweg".³⁾ Diese sind rechtlich als Privatstraßen einzuordnen.⁴⁾

Vielfach begegnet man den Begriffen "eigentlicher Privatweg" "tatsächlich-öffentlicher Privatweg" und "Eigentümerweg".⁵⁾ Ohne bereits hier eine Abgrenzung im einzelnen vorzunehmen, die einem späteren Kapitel vorbehalten bleiben soll, muß an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, daß diesen Begriffen keineswegs die Eindeutigkeit anhaftet, die ihnen auf den

-
- 1) So auch das VG Arnsberg in dem obengenannten Urteil unter Hinweis auf die Kommentierung von Fritsch-Golz-Wicher zu § 60; vgl. die dortige Anm. 4 und § 3 Anm. 10 a.
 - 2) Vgl. dazu das nicht veröffentlichte Urteil des OVG Münster vom 10.12.1962 AZ: IV A 1276/60, sowie Fritsch-Golz-Wicher § 60 Anm. 3. In diesem Urteil geht es insbesondere um die Frage, inwieweit dem Unternehmer gemäss der §§ 13 ff des Pr. Ansiedlungsgesetzes die dauernde Unterhaltung einer als von vornherein öffentlich angelegten Straße aufgrund eines Leistungsbescheides aufgegeben werden kann. Das OVG Münster kommt zu dem Ergebnis, daß bei inzwischen eingetretenen Änderung der tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse die Gemeinde sich auf einen solchen Leistungsbescheid aufgrund der Anwendbarkeit der clausula rebus sic stantibus nicht mehr berufen kann. Auf dieses Urteil wird in der späteren Darstellung noch näher eingegangen.
 - 3) Vgl. zum letzteren Bochalli in Peters KomHdb S. 567 und Wolff § 56 I.
 - 4) Wolff § 56 I.
 - 5) Vgl. dazu Kodal aaO. S. 532 und S. 538 unter dem Stichwort Privatstraßen.

ersten Blick zugrunde zu liegen scheint. Die rechtliche Einordnung als Privatweg ist angesichts der Wortbildungen nahezu geboten. ¹⁾

Eine andere Bedeutung hat der Begriff des Eigentümerweges jedoch in der bay. Rechtsprechung gefunden. ²⁾

Es handelt sich um einen dem öffentlichen Verkehr - im Sinne einer freien Benutzbarkeit durch eine Vielzahl von Menschen ³⁾ - in unwiderruflicher Weise zur Verfügung gestellten Weg. Die Folge dieser Unwiderruflichkeit ist, daß der "Eigentümerweg" ein öffentlicher Weg iSd. Wegerechts geworden ist. Danach bedeutet der Begriff "Eigentümerweg" nach bay. Rechtsprechung die rechtliche Qualifikation als öffentlicher Weg. ⁴⁾

Andererseits führt jedoch das für die Begriffsbestimmung des tatsächlich-öffentlichen Weges, der entweder in unwiderruflicher oder widerruflicher Weise dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt worden ist, grundlegende Urteil des Bay. ObLG ⁵⁾ aus, daß die tatsächlich-öffentlichen Wege auf dem Gebiet der Verkehrs- und Sicherheitspolizei und der entsprechenden strafrechtlichen Vorschriften den öffentlich-rechtlichen Wegen iSd. des Verwaltungsrechts gleichgestellt sind. "Darin aber erschöpft sich die Bedeutung der Eigenschaft der "tatsächlichen Öffentlichkeit" solcher von Privatpersonen geschaffenen Wege. Im übrigen bleiben sie nach wie vor Privatwege". ⁶⁾

Im folgenden wird allerdings erwähnt, in welchen Grenzen der Eigentümer das Recht auf einen Widerruf der "tatsächlichen"

1) So auch Kodal aaO. S. 532 ff für die Begriffe "eigentlicher Privatweg" und "tatsächlich-öffentlicher Weg".

2) Vgl. den Aufsatz von Bergenroth MDR 1955, 21 m.w. Nachw.

3) Vgl. dazu W. Martens "Öffentlich als Rechtsbegriff" S. 42.

4) Vgl. dazu noch die Darstellung von Kodal S. 538; weiterhin Wolff § 57 III b) 2. εβ), der die Eigentümerwege unter Hinweis auf Art. 53 und 55 BayStrG im Rahmen des Kapitels "sonstige öffentliche Straßen" erwähnt.

5) Urteil vom 22.2.1934, abgedruckt in JW 1934, 1673 ff.

6) Zitat aus dem Urteil des BayObLG aaO. S. 1673 ff.

Öffentlichkeit" hat. Ein ausdrücklicher Hinweis, daß bei Unwiderruflichkeit ein öffentlich-rechtlicher Weg iSd. Wegerechts vorliegt, erfolgt jedoch nicht.

In Weiterentwicklung dieser Rechtsprechung kommt das Bay. OBLG in einem Urteil aus dem Jahre 1965 ¹⁾ zu der Feststellung, daß ein Eigentümerweg der tatsächlich-öffentliche Weg ist, der vom Eigentümer in unwiderruflicher Weise dem allgemeinen Verkehr freigegeben ist, ²⁾ und damit öffentlich iSd. Wegerechts ist.

Der Begriff des Eigentümerweges besitzt daher in den einzelnen Ländern der BRD eine verschiedenartige Bedeutung, wobei in Bayern dieser Begriff zudem bis zum Inkrafttreten des BayStrG am 1.9.1958 einen Wechsel im Sinngehalt erfahren hat. ³⁾

Die hier vorgenommene Zusammenstellung der verschiedensten Begriffe des Wegerechts erhebt keineswegs Anspruch auf Vollständigkeit. Es sollten lediglich die Begriffsvielzahl und die Begriffsvielschichtigkeit beispielhaft aufgezeigt werden. Die Begriffsunsicherheit ist mitursächlich für die Unübersichtlichkeit dieses Rechtsgebietes, deren notwendige Konsequenz Rechtsunsicherheit ist. 4) 5)

1) Vgl. Bay OBLG in NJW 65, 1924 ff.

2) Vgl. die Ausführungen des Bay OBLG in NJW 1965, 1924 ff, insbesondere auf Seite 1925 mit vielen weiteren Nachweisen.

3) So erklärt es sich, daß Bergenroth in seinem Aufsatz "Der öffentliche Weg" aus dem Jahre 1955 in MDR 1955, 21, den Begriff Eigentümerweg noch iS. eines Privatweges verwendet.

4) Diese Bedenken kommen ebenfalls zum Ausdruck in dem Aufsatz von Bergenroth aaO., allerdings nur bei der dort behandelten Thematik.

5) Bezüglich der Vielgestaltigkeit der Begriffe sei noch auf die Aufzählung in Germershausen-Seydel aaO. S. 15-26 hingewiesen.

Dieser zu begegnen ist um so mehr geboten, als die wegerechtliche Problematik ihre Auswirkungen auf den verschiedensten Rechtsgebieten entfaltet.

Daher ist oben auf die Vorschriften des Straßengesetzes des Landes nordrhein-Westfalen vom 28. November 1961 hingewiesen worden.¹⁾ Im § 3 LStrG NW wird eine Einteilung der öffentlichen Straßen vorgenommen. Dort wird unterschieden zwischen Landstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen.

a) Im § 3 Abs. 5 LStrG²⁾ werden die sonstigen öffentlichen Straßen definiert als "alle dem öffentlichen Verkehr dienenden Straßen, welche keiner anderen Straßengruppe angehören."

Die sog. Unternehmerstraßen könnten "sonstige öffentliche Straßen" i.S. dieses Gesetzes sein. Die Eingruppierung dieser Straßen in die Kategorie "sonstige öffentliche Straßen" würde dann bedeuten, daß es sich um öffentliche Straßen handelt und nicht um Privatstraßen.

Zu dieser Ansicht könnte insbesondere die zu den oben genannten Paragraphen ergangene Kommentierung führen. So wird von Fritsch-Golz-Wicher³⁾ die Ansicht vertreten, daß unter die Gruppe der "sonstigen öffentlichen Straßen" i.S.d. § 3 Abs. 5 in erster Linie die bisher als Eigentümerwege bezeichneten Wege fallen, die "von privaten Grundstückseigentümern frei-

1) Wegen der Besonderheit der Themenstellung dieser Arbeit wird das Straßengesetz des Landes nordrhein-Westfalen häufiger herangezogen werden als die anderen, dieses Rechtsgebiet regelnden Ländergesetze.

2) Paragraphen ohne Bezeichnung sind im folgenden solche des LStrG NW.

3) Fritsch-Golz-Wicher, § 3 Anm. 10 a.

willig und in unwiderruflicher Weise dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt und gewidmet werden". ¹⁾

In diesem Zusammenhang ist das Urteil des VG Arnsberg von Bedeutung, In diesem Urteil ging es um die Frage, ob der Kläger, Eigentümer mehrerer Zechenstraßen, verpflichtet sei, Verkehrszeichen in diesen Straßen aufzustellen. Das Verwaltungsgericht führt dazu aus, daß die Bestimmung des § 3 Abs. 3 StVO ²⁾ Anwendung finde, ohne daß es darauf ankomme, "ob es sich bei diesen Straßen um private oder öffentliche Straßen im Sinne des Straßenrechts handelt". Der Begriff der öffentlichen Straße im Sinne des Straßenverkehrsrechts decke sich nicht mit dem Begriff der öffentlichen Straße im Sinne einer verwaltungsrechtlichen Beurteilung im Rahmen des Wegerechts. ³⁾ Finde auf Straßen öffentlicher Verkehr statt, so handele es sich um eine öffentliche Straße im Sinne des Straßenverkehrsrechts, unabhängig von der Frage, ob eine wegerechtliche Widmung vorliegt oder nicht. ⁴⁾ Die Bestimmungen der StVO könnten daher im vorliegenden Fall angewandt werden.

Bezüglich der Voraussetzungen der Bestimmung des § 3 Abs. 3 StVO müßte jedoch der Kläger Träger der Straßenbaulast sein. Das VG Arnsberg führt dazu aus, daß die genannten Zechenstraßen öffentliche Straßen im Sinne des LStrGs NW seien. Es handele sich um sog. Unternehmerstraßen, deren Anlegung auf die Entschließung eines von der im Regelfall wegeunterhaltungspflichtigen Gemeinde verschiedenen Unternehmers beruhe. ⁵⁾

-
- 1) Vgl. dazu die fast gleichlautende Formulierung bei Fickert § 3 Abs. 5 Anm. 6.
 - 2) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.3.1956, die im Zeitpunkt der Entscheidung zugrundegelegt war.
 - 3) Vgl. dazu das Urteil des OLG Oldenburg vom 14.12.1965 abgedruckt in NJW 1966, 942, weiterhin BGH in NJW 1953, 1153 sowie Floegel-Hartung, Kommentar zur Straßenverkehrsordnung § 1 Anm. 3 a) m.w.Nachw.
 - 4) So Martens, Öffentlich als Rechtsbegriff S. 42; Kodal aaO. S. 397 ff; BGHSt 12, 384.
 - 5) Vgl. dazu Germershausen-Seydel, aaO. S. 484.

Das VG Arnsberg führt dann weiter aus, daß sich die Rechtsverhältnisse an solchen Straßen im allgemeinen nach privatrechtlichen Gesichtspunkten bestimmen. Unter Berufung auf die Kommentierung von Fickert und Fritsch-Golz-Wicher zum § 3 Abs. 5 LStrG wird dann der Schluß gezogen, der Eigentümer habe diese Straßen dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung stellen und widmen können. Als ausreichend wird dabei angesehen, daß die Straßen unter stillschweigender Duldung oder Anerkennung der Beteiligten für den öffentlichen Verkehr freigegeben und von diesem benutzt werden sind.

Das VG Arnsberg kommt, wie es meint, aufgrund dieser Argumentation zu dem Ergebnis, die Unternehmerstraßen seien öffentliche Straßen im Sinne des LStrGs und damit des Wegerechts. Das Ergebnis mag zutreffen. Das soll an dieser Stelle offengelassen werden.

Mit der vorstehenden Argumentation konnte das Gericht zu diesem Ergebnis jedoch nicht gelangen. Ausgangspunkt war für das VG Arnsberg die Kommentierung von Fickert und Fritsch-Golz-Wicher ¹⁾. Dort ist zwar ausdrücklich die Rede davon, daß solche Wege gemeint sind, die freiwillig zur Verfügung gestellt und gewidmet werden. Der folgende Satz erhellt dann allerdings den Zusammenhang. "Derartige Wege erhalten den Charakter einer öffentlichen Straße nur auf schriftlichen Antrag des Eigentümers durch eine Widmungsverfügung der Straßenaufsichtsbehörde". ²⁾ Es folgt ein ausdrücklicher Hinweis auf § 6 Abs. 1 LStrG, in dem das Widmungsverfahren geregelt ist.

Untersucht man die Argumentation des VG Arnsberg, so stellt man fest, daß die Merkmale aufgestellt wurden, die auch bei der Frage zu prüfen sind, ob es sich um öffentliche Straßen iSd. Straßenverkehrsrechts handelt.

1) aaO. § 3 Anm. 10 a.

2) Vgl. Fritsch-Golz-Wicher § 3 Anm. 10 a); Fickert § 3 Anm. 6.

Das Zur-Verfügung-Stellen einer im privaten Eigentum stehenden Straße für den öffentlichen Verkehr konnte das Gericht im vorliegenden Fall bejahen. Das kann jedoch nicht dazu führen, die Straßen als öffentlich iSd Wegerechts anzusehen. Solche können nur durch eine Widmung entstehen. ¹⁾ Nach früherem Recht kam diese durch das Zusammenwirken des Eigentümers, des Unterhaltungspflichtigen sowie der Wegepolizeibehörde zustande. ²⁾ Irgendwelche Erklärungen dieser drei Beteiligten konnten im vorliegenden Fall jedoch nicht herangezogen werden, so daß das VG Arnsberg aufgrund der seit langer Zeit "gestatteten, stets ungehindert und in der Meinung der Rechtmäßigkeit geübten und von den Wegeaufsichtsbehörden widerspruchslos geduldeten Benutzung der Straßen für den allgemeinen öffentlichen Verkehr die Annahme gerechtfertigt erscheinen läßt, daß diese Straßen zu irgendeinem Zeitpunkt gewidmet worden sind". Demgegenüber ist es jedoch einhellige Meinung in Literatur ³⁾ und Rechtsprechung ⁴⁾, daß bloßes Dulden eines, wenn auch jahrzehntelangen öffentlichen Verkehrs eine Straße nicht zur öffentlichen iSd. Wegerechts werden lassen kann. Die vom VG Arnsberg getroffene Feststellung reicht daher lediglich aus, um die Öffentlichkeit iSd. Verkehrsrechts zu begründen. ⁵⁾

b) Ebenso ist der Ausgangspunkt des VG Arnsberg unrichtig, daß die sog. Zechenstraßen stets vom § 6o Abs. 2 erfaßt werden. Das kann im Einzelfall zutreffen. Dann müßten aller-

1) Vgl. dazu die ausführliche Darstellung unten S. 26 ff.

2) Vgl. ProVGE 86, 313; Kodal aaO. S. 394.

3) Forsthoff aaO. S. 354; Scholz, Handbuch des gesamten öffentlichen Grundstücksrechts, Bearbeiter: G. Seydel, S. 628; Kodal aaO. S. 394; Germershausen-Seydel aaO. S. 5; Lassar, Grundbegriffe des preußischen Wegerechts, S. 78; Jahn in DÖV 1962, 293.

4) ProVGE 25, 212; 27, 402; 86, 313; 94, 145.

5) Dazu Näheres unten S. 31 ff.

dings die vom Gesetz geforderten Voraussetzungen gegeben sein. Es muß sich um Straßen, Wege und Plätze handeln, welche nach bisherigem Recht i.S. des Nordrhein-westfälischen Landesstraßengesetzes die Eigenschaft einer öffentlichen Straße besitzen.¹⁾ Wenn es sich nach dem vor dem Inkrafttreten des LStrG geltenden Recht um eine öffentliche Straße handelte, so schreibt § 60 Abs. 2 das nunmehr fest. Der zweite Halbsatz des § 60 Abs. 2 Satz 1 trifft für eine solche öffentliche Straße die Einteilung, daß sie nunmehr als Gemeindestraße gilt, wenn sie bisher von einer Gemeinde zu unterhalten war, im übrigen gilt sie als sonstige öffentliche Straße. Gemäß § 60 Abs. 2 kann daher nur die Frage entschieden werden, ob eine bereits öffentliche Straße nunmehr Gemeindestraße oder eine sonstige öffentliche Straße ist. Nicht aber kann aufgrund dieser Vorschrift die Abgrenzung getroffen werden, ob es sich überhaupt um eine öffentliche oder aber private Straße handelt. Das entscheidet sich allein nach bisherigem Recht.²⁾

Mißverständlich ist in diesem Zusammenhang die Kommentierung von Fickert.³⁾ "Diese Eingruppierung kraft Gesetzes verdrängt auch bestehende anderweitige Regelungen aufgrund eines Verwaltungsaktes, beispielsweise eines Leistungsbescheides, der nach § 17 PrAnsG ergangen ist, wenn die tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse sich inzwischen geändert haben." In einem solchen Fall handelt es sich nicht um eine Umwandlung der rechtlichen Qualifikation kraft Gesetzes als konstitutiven Akt, sondern nur um die Änderung der rechtlichen

1) Vgl. den Wortlaut des § 60 Abs. 2 Satz 1 LStrG NW.

2) Fritz-Golz-Wicher § 60 Anm. 3; OVG Münster in NJW 1964, 1335; Fickert § 60 Anm. 2, insbesondere Anm. 6.

3) in der Anm. 4 zu § 60.

Grundlage der ohnehin bestehenden Qualifikation als öffentliche Straße. § 60 Abs. 2 verdrängt nur die ältere Rechtsgrundlage, ohne eine andere rechtliche Eingruppierung der Straßen i.S.d. Abgrenzung zwischen privaten und öffentlichen Straßen vornehmen zu wollen.

3) Wenn es gelänge, die wegerechtliche Problematik auf ihre Grundfrage zu beschränken und die Abgrenzung zwischen privaten und öffentlichen Straßen einer praktikablen Lösung zuzuführen, dann könnten Auswirkungen auch auf dem Gebiet des Rechtsschutzes gemäß den Vorschriften der VwGO ¹⁾ eintreten.

Mit einer an den Eigentümer einer privaten Straße gerichteten Ordnungsverfügung, in der entweder ein ordnungsgemäßer Ausbau der Straße oder das Aufstellen von Schildern gemäß den Vorschriften der StVO aufgegeben oder aber die Sperrung der Straße verlangt wird, ²⁾ wird häufig die Anordnung des sofortigen Vollzuges verbunden. Diese setzt den Suspensiv-effekt des Widerspruches gemäß §§ 68 ff VwGO außer Kraft. Gemäß § 80 Abs. 5 VwGO kann das Verwaltungsgericht auf Antrag die Wiedereinsetzung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruches anordnen. ³⁾ In dem Verfahren gemäß § 80 Abs. 5 VwGO ist jedoch nur zu prüfen, ob dem besonderen öffentlichen Vollzugsinteresse das private Interesse an der Anordnung der Aufhebung der Vollziehung vorgeht. ⁴⁾

1) Verwaltungsgerichtsordnung vom 21.1.1960, BGBl III Nr. 340-1.

2) Vgl. zu diesen Beispielen den nicht veröffentlichten Beschluß des VG Arnberg - AZ: 2 L 151/69 - sowie den Beschluß des OVG Münster vom 30. September 1959, abgedruckt in Staats- u. Komverw. 1961/54, 55.

3) Vgl. den Wortlaut des § 80 Abs. 2 Nr. 4, § 80 Abs. 5 S. 1 und S. 3 VwGO; weiterhin Klinger, Kommentar zur Verwaltungsgerichtsordnung § 80 E 4 sowie Koehler, Kommentar zur Verwaltungsgerichtsordnung § 80 E VI 1.

4) Klinger § 80 E 4.

Eine solche Interessenabwägung ist nur dann nicht erforderlich, wenn der angegriffene VA offensichtlich rechtswidrig oder aber offensichtlich rechtmäßig ist. ¹⁾

Nun ist sicherlich auch die Vielschichtigkeit und Unübersichtlichkeit der wegerechtlichen Fragen häufig ein Grund dafür, der Entscheidung, ob der VA offensichtlich rechtswidrig oder offensichtlich rechtmäßig sei, aus dem Weg zu gehen. Insofern aber soll gerade in diesem Vorverfahren diese materiell-rechtliche Frage geprüft werden. Sie wird dann erleichtert werden, wenn in diesem Rahmen auf das allein durch Art. 14 Abs. 2 GG eingeschränkte, ansonsten unbelastete private Eigentum abgestellt wird. ²⁾

4) Eine weitere Beziehung dieses Problemkreises findet sich zum Ordnungsbehördengesetz von Nordrhein-Westfalen i.d.F. der Bekanntmachung vom 28. Oktober 1969 - kurz OBG. Nach den Vorschriften dieses Gesetzes können ordnungsbehördliche Maßnahmen zum Zwecke der Gefahrenabwehr getroffen werden. Sie sind, abgesehen vom Fall des polizeilichen Notstandes ³⁾ gemäß § 19 OBG, grundsätzlich gegen den Störer zu richten. ⁴⁾

-
- 1) hM.; BVerwG Beschluß vom 12. Juni 1964 in DÖV 1965, 61; OVG Münster, Beschluß vom 9. März 1962 in NJW 1962, 2077; Ule, Verwaltungsgerichtsbarkeit 2. Aufl. Anm. II 1 a zu § 80 VwGO;
aa: Eyermann-Fröhler, Kommentar zur Verwaltungsgerichtsordnung 4. Aufl. RdNr. 36 zu § 80 VwGO, wonach bereits erhebliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit des angegriffenen VAs ausreichen sollen, um die Wiedereinsetzung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs anordnen zu können.
- 2) Vgl. die Ausführungen zu der Abgrenzungsformel unten S. 135
- 3) Zur Terminologie vgl. OVG Münster 5, 187; Senger-Kurzmann § 16 Anm. 1 b.
- 4) Vgl. Wortlaut des § 16 OBG.

Wer Störer ist, ist in den §§ 17 und 18 geregelt, wo zwischen dem Handlungs- und dem Zustandsstörer unterschieden wird.

a) In diesem Zusammenhang ist die Verantwortlichkeit des Zustandsstörers von großer Bedeutung. Zustandsstörer i.S.d. § 18 ist derjenige, der Eigentümer einer ordnungswidrigen Sache ist. Anknüpfungspunkt für die Haftung als Zustandsstörer ist also lediglich der ordnungswidrige Zustand einer Sache, wobei es auf eine Verursachung oder ein Verschulden des Eigentümers dieser Sache nicht ankommt. ¹⁾

Handelt es sich um eine Privatstraße, so ist denkbar, daß an den Eigentümer eine Ordnungsverfügung ergeht - sofern eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung vorliegt (§ 14 OBG) -, in der dem Eigentümer die Beseitigung des ordnungswidrigen Zustandes aufgegeben wird. "Vom Eigentümer eines dem allgemeinen Verkehr dienenden Privatweges kann die Polizei Schutzmaßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit verlangen." ²⁾

Entscheidend für die Anwendbarkeit der Vorschriften des OBG NW ist daher im Einzelfall die Frage, ob es sich um Privatstraßen oder öffentliche Straßen handelt. Es ist daher auch im Hinblick auf die allgemeine Gefahrenabwehr, deren Hauptkennzeichen die Forderung solcher Regelungen ist, die ein schnelles Eingreifen zur Abwehr von Gefahren verschiedenster Art ermöglichen, ein Neu-Durchdenken der wegrechtlichen Problematik bei der Abgrenzung der Privatsachen von den öffentlichen Sachen erforderlich. ³⁾

1) Senger-Kurzmann § 18 Anm. 2.; Drews-Wacke, Allgemeines Polizeirecht 7. Aufl. S. 233; Rietdorf, Kommentar zum Ordnungsbehördengesetz 1957, § 18 Anm. 1; Wolff Verwaltungsrecht III 2. Aufl. § 127 I c).

2) Drews-Wacke S. 235/236.

3) Hier sei auf das Problem hingewiesen, inwieweit ein Einschreiten nach polizeirechtlichen Grundsätzen bei Überschreitung des Gemeingebrauchs in Betracht kommt; vgl. dazu Schnur, "Probleme um den Störerbegriff im Polizeirecht" in DVBl 1962, 5.

b) Im Grunde beruht die Zustandshaftung auf dem Verfassungsrecht, wobei insbesondere Art. 14 II GG zu nennen ist. Danach ist das Eigentum nicht nur ein Recht, sondern auch eine Verpflichtung. Das zeigt sich in der Formulierung, die vom Gebrauch des Eigentums in einer dem Wohle der Allgemeinheit dienenden Weise spricht.¹⁾ Ein ähnlicher Grundsatz ist die Haftungsregelung bei Verletzung der Verkehrssicherungspflicht. Diese ist gegenüber der Unterhaltungspflicht ein Mehr und "erstreckt sich auch auf Vorkehrungen, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs unabhängig von dem baulichen Zustand der Wegeanlage zum Ziele haben".²⁾ Auszugehen ist von dem Grundsatz, daß derjenige, der Räume oder Örtlichkeiten der Allgemeinheit zur Verfügung stellt, für deren Verkehrssicherheit verantwortlich ist.³⁾ Diese Pflichtigkeit trifft den privaten Eigentümer.⁴⁾ Unumstritten ist ferner, daß die Verkehrssicherungspflicht bei öffentlichen Wegen den Träger der Straßenbaulast trifft.⁵⁾ Streitig ist allerdings, ob die Verkehrssicherungspflicht bei öffentlichen Sachen im Gemeingebrauch eine Haftung nach § 823 BGB oder nach § 839 BGB iVm. Art. 34 GG auslöst.⁶⁾

1) Vgl. BVerwGE 1, 112.

2) Wolff § 57 III d).

3) Siehe dazu Forsthoff aaO. S. 369.

4) Drews-Wacke S. 235/236 m.w. Nachw., ausdrücklich für den Fall eines dem allgemeinen Verkehr dienenden Privatweges.

5) BGHZ 9, 373; Forsthoff aaO. S. 370; Germershausen-Seydel aaO. S. 153; BGH in NJW 1967, 1325.

6) Für ersteres die noch hM: vgl. BGHZ 6, 195; 9, 373, 27, 278 in Weiterentwicklung der Rechtsprechung des Reichsgerichts, vgl. RGZ 54, 53; 89, 136; 106, 342; 154, 16; Drews-Wacke aaO. S. 235/236.
aa: Wolff § 57 V b) sowie Forsthoff aaO. S. 370/371 m.w. Nachw. Diese Meinung sieht die Verkehrssicherungspflicht als öffentliche Amtspflicht an.
Entschieden ist diese Streitfrage für das HambWG, das "die Haftung aus Verkehrssicherungspflicht vom bürgerlichen Recht gelöst hat, indem § 5 HambWG allein die Amtshaftung gelten läßt" - Zitat aus Schack "Bemerkenswertes aus dem Hamburgischen Wegesetz" in DVBl 1961, 897.

Diese Frage zu entscheiden, ist jedoch in diesem Zusammenhang nicht erforderlich. Hier soll nur die Frage des Pflichtigen geklärt werden. Dafür aber kommt es darauf an, ob die Straße eine öffentliche oder private ist.

Bezüglich dieser Frage ist das in neuerer Zeit ergangene, noch unveröffentlichte Urteil des LG Dortmund vom 16. Oktober 1968 - AZ: 15 O 119/68 - interessant.

Die Gemeinde B. wurde von der Klägerin - einer Versicherungsgesellschaft - wegen eines Verkehrsunfalles in einer Straße, die in einer von einer Bergwerksgesellschaft in den Jahren 1910 - 1912 angelegten Siedlung liegt, in Anspruch genommen. Die Straße steht im Eigentum dieser Gesellschaft und wurde in den Jahren 1953/54 letztmalig instandgesetzt. Hauptursache für den Unfall war der mangelhafte Ausbau der Straßendecke.

Die Klägerin war der Ansicht, daß die Gemeinde nach § 60 Abs. 2 die Verkehrssicherungspflicht für die o.g. Straße treffe. Sie wäre dem öffentlichen Verkehr gewidmet und ohne Widerspruch seitens der Beklagten von der Öffentlichkeit benutzt worden. Sie wäre Trägerin der Straßenbaulast und Verkehrssicherungspflichtige. Demgegenüber vertrat die Gemeinde B. den Rechtsstandpunkt, die Straße wäre eine Privatstraße der Bergwerksgesellschaft. Damit wäre sie nicht Trägerin der Straßenbaulast, ebenso nicht Verkehrssicherungspflichtige.

Das LG Dortmund hat die Klage der Versicherungsgesellschaft als unbegründet abgewiesen.

Eigentümer dieser Straße wäre laut Begründung die Bergwerksgesellschaft, die diese Straße gebaut und letztmalig 1953/54 instand gesetzt hatte. Weder läge eine Übernahme dieser Straße vor noch eine Widmung zur öffentlichen Straße. Weiterhin wird ausgeführt: "Die Auffassung der Klägerin, die Wegebaulast der Beklagten für diestraße ergebe sich aus dem Landesstraßengesetz, da es sich bei dieser um eine öffentliche Straße handele, geht fehl.Aus den von der Klägerin angeführten Bestimmungen des LStrG ergibt sich nur, daß öffentliche Straßen auch nach Inkrafttreten dieses Gesetzes

als solche gelten sollen. Die Frage, ob eine Straße öffentlich ist oder nicht, ist für die Bestimmung des Trägers der Straßenbaulast und der sich daraus ergebenden Verkehrssicherungspflicht nach § 823 BGB aber unerheblich".

Dem Urteil ist insoweit zuzustimmen, daß die Vorschrift des § 60 Abs. 2 LStrG NW nicht dazu geeignet ist, die Wegebaulast für die hier betroffene Straße zu begründen. ¹⁾

Die Ausführungen in den Gründen bezüglich der Bestimmung des Verkehrssicherungspflichtigen sind jedoch nicht haltbar.

Es mag dahinstehen, ob das vom LG Dortmund gewonnene Ergebnis richtig ist, wonach die Gemeinde B. "nicht für irgendwelche Schäden, die sich aus dem baulichen Umstand der straße ergeben, aufzukommen" ²⁾ braucht. Irrig ist vielmehr die Argumentation. Die hier betroffene Straße liegt im Gemeindegebiet der Gemeinde B. Würde man für die Straße die Öffentlichkeit i.S.d. Wegerechtes feststellen können, so wäre sie Gemeindestraße i.S.d. §§ 3 Abs. 4 Ziffer a) und 47 Abs. 1 LStrG NW und die Gemeinde Trägerin der Straßenbaulast. Als solche wäre sie verpflichtet, die Straße in einem ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten, da ihr insoweit die Sachherrschaft über die Verkehrsfläche zusteht. ³⁾ Handelt es sich dagegen um eine Privatstraße, so besteht keine Sachherrschaft der Gemeinde und damit keine Unterhaltungs- oder Sicherungspflicht. Die Verkehrssicherungspflicht trifft allein den Eigentümer der Privatstraße. ⁴⁾

1) Vgl. dazu die Ausführungen oben S. 13

2) Zitat aus dem nicht veröffentlichten Urteil des LG Dortmund vom 16. Oktober 1968 - AZ: 15 O 119/68.

3) Vgl. dazu Forsthoff S. 353; "Steht eine öffentliche Sache im Eigentum einer Privatperson, so entfällt für diese jede Verantwortlichkeit für den Zustand der öffentlichen Sache"; weiterhin ProVG E 18, 415.

4) So Kodal, Straßenrecht unter dem Stichwort "Privatstraßen" S. 534.

Somit ist die Verkehrssicherungspflicht eine Folge der Sachherrschaft. Deutlich und offenbar zeigt sich diese Folge "In den Fällen, in denen der Bau- und Unterhaltungspflichtige und der Eigentümer nicht identisch sind, was nicht selten ist". ¹⁾

Die entscheidende Frage ist, ob ein öffentlich-rechtliches Organ (hier eine Gemeinde) überhaupt verkehrssicherungspflichtig ist. Erst wenn das festgestellt werden kann, ist die Frage, ob die Verkehrssicherungspflicht nur zu den im Privatrecht oder auch im öffentlichen Recht wurzelnden Pflichten gehört, von Bedeutung. Die Frage, ob eine Straße öffentlich ist oder nicht, ist daher für die Bestimmung des Trägers der Wegebaulast (der öffentlichen Sachherrschaft) und damit der Verkehrssicherungspflicht von erheblicher Bedeutung.

Die Gründe des zitierten Urteils des LG Dortmund zeigen die Bedeutung der in dieser Untersuchung aufgeworfenen Fragen. Die nach den Grundsätzen des Wegerechts zu entscheidende Abgrenzung von öffentlicher und privater Straße hat im Rahmen des Wegerechts mehr dogmatische Bedeutung, sie zeigt ihre Auswirkungen jedoch auch auf vielen, dem Wegerecht völlig fremden Rechtsgebieten. Hier z.B. hat sie Bedeutung bis hin zu den zivilrechtlichen ²⁾ Fragen der Verkehrssicherungspflicht.

Zu beachten ist in diesem Zusammenhang allerdings nicht nur die rechtliche Auswirkung. Das Urteil des LG Dortmund zeigt zugleich auch das rein tatsächliche Ausmaß der Schäden, die den vom Rechtsstreit betroffenen Straßen anhaften und derjenigen, die durch den schlechten Zustand dieser Straßen hervorgerufen werden können.

1) Zitat aus Forsthoff S. 370; das ist hM, siehe weiterhin Germershausen-Seydel aaO. S. 153; Wolff § 57 V a) 1. und BGHZ 6, 195; 9, 373; 27, 278.

2) wenn man insoweit der noch hM folgt.

Durch die Entscheidungen des LG Dortmund und des VG Arnsberg wird zudem erhebliche Rechtsunsicherheit herbeigeführt.

Während das VG Arnsberg zu dem Schluß kommt, die sog. Zeichenstraßen seien öffentliche Straßen iSd. LStrG NW, qualifiziert das LG Dortmund die von ihm zu beurteilenden Straßen als private Straßen. Dabei ist darauf hinzuweisen, daß in beiden Fällen weder eine ausdrückliche noch konkludente Widmung festgestellt werden konnte und somit aus dem Fehlen der notwendigen Merkmale der Öffentlichkeit der Straßen völlig gegensätzliche rechtliche Schlußfolgerungen gezogen wurden.

II. K a p i t e l

G r u n d b e g r i f f e d e s W e g e r e c h t s

I. Das Recht der öffentlichen Sachen und das Wegerecht sowie das Entstehen der öffentlichen Sachen

Das Wegerecht hat im wesentlichen die Regelung der Rechtsbeziehungen aller Beteiligten in Ansehung von Straßen, Wegen und Plätzen zum Inhalt. Der öffentliche Weg, auf den allein die Regelungen und Rechtssätze des Wegerechts Anwendung finden, ist eine öffentliche Sache i.S. des Verwaltungsrechts. Somit gehört das Wegerecht systematisch in den Bereich des Rechts der öffentlichen Sachen.¹⁾

Da in dieser Abhandlung die Frage von Bedeutung sein wird, wann und durch welche Handlungen eine öffentliche Straße entsteht, muß an dieser Stelle zunächst allgemein nach dem Entstehen einer öffentlichen Sache gefragt werden.²⁾ Dabei soll der Begriff der öffentlichen Sache sowie deren Entstehen kurz umrissen werden.

1) Öffentliche Sachen im engeren und im weiteren Sinne

Was der Begriff der öffentlichen Sache umfaßt, ist umstritten.³⁾ Indem man mehr auf den Begriff Öffentlichkeit abstellt, wird der Versuch unternommen, zwischen öffentlichen Sachen im engeren und solchen im weiteren Sinne zu unterscheiden.⁴⁾

1) Vgl. Westermann, Sachenrecht, Lehrbuch 4. Auflage 1960, S. 301.

2) In diesem Zusammenhang sei auf die Darstellung der älteren Auffassungen bei Schallenberg aaO. S. 15 ff hingewiesen, insbesondere auf die ausführliche Abhandlung bezüglich der Theorie von Maunz von der öffentlichen Sache als Rechtsverhältnis.

3) Siehe die Darstellung des Streitstandes bei Forsthooff aaO. S. 348.

4) Fleiner aaO. S. 351 ff; ebenso Wolff § 55 II a).

Als öffentliche Sachen im weiteren Sinne werden "alle unmittelbar oder mittelbar den Zwecken der Verwaltung dienende Sachen"¹⁾ aufgefaßt. Dagegen sind öffentliche Sachen im engeren Sinne je nach dem Zweck, dem sie zu dienen bestimmt sind, "Sachen im Verwaltungs- oder Sachen im Gemeingebrauch."²⁾ Die oben unter dem Begriff der öffentlichen Sachen im engeren Sinne eingeordneten Sachen werden jedenfalls von der Mehrheit³⁾ als öffentliche Sachen angesehen.

Danach ist also festzustellen, daß nach jeder der verschiedenen Auffassungen Sachen im Gemeingebrauch zu den öffentlichen Sachen zählen.⁴⁾

2) Meinungen zum Entstehen einer öffentlichen Sache, insbesondere einer öffentlichen Straße

Die Frage des Entstehens einer öffentlichen Sache ist nicht unstrittig. Die dazu vertretenen Meinungen knüpfen im wesentlichen an die Frage an, was von dem Begriff der öffentlichen Sache umfaßt wird.

aa) Nach der Auffassung von Wolff⁵⁾ entsteht eine öffentliche Sache nur durch Widmung⁶⁾, nämlich durch einen Staatsakt, der die öffentliche Zweckbestimmung der jeweiligen Sache zum

1) Wolff § 55 II a); aa: Schallenberg aaO. S. 56.

2) So Wolff und Fleiner, siehe vorangehende Fußnoten; auf die Meinung, die die Sachen im Verwaltungsgebrauch nicht unter den Begriff der öffentlichen Sache rechnen und diese dem bürgerlichen Recht einordnen will, soll hier nur hingewiesen werden, vgl. dazu die Fußnote 2) bei Forsthoff S. 348, der diese Auffassung ablehnt; ebenso ablehnend Huber "Zur Problematik des Gemeingebrauchs an öffentlichen Straßen" in DÖV 1955, 130 ff.

3) Beispielhaft Forsthoff aaO. S. 347.

4) Siehe auch Huber in DÖV 1955, 130; Westermann aaO. S. 301 m.w.Nachw.

5) Wolff § 56 I.

6) Zur Entstehung des Begriffes Widmung und seiner Wortbedeutung vgl. Schallenberg aaO. S. 54.

Inhalt hat. Dabei kann die Zweckbestimmung auf den Gemeingebrauch gerichtet sein, so daß dieser erst die Folge der vorgenommenen Widmung ist.¹⁾ Das würde bedeuten, daß es Gemeingebrauch an öffentlichen, ja öffentliche Sachen überhaupt, ohne eine Zweckbestimmung, d.h. Widmung nicht geben kann. Von dieser Sicht her ist es verständlich, daß Wolff in seiner Systematik keine öffentlichen Sachen kraft Natur der Sache anerkennt.²⁾

bb) Anderer Ansicht in dieser Frage sind z.B. Turegg-Kraus,³⁾ die bei der Frage der rechtlichen Würdigung der öffentlichen Sache vom Gemeingebrauch ausgehen. Zur Begründung desselben werden mehrere Möglichkeiten in Betracht gezogen. Einmal soll Gemeingebrauch bestehen können kraft natürlicher Beschaffenheit der Sache, so z.B. am Meeresstrand.⁴⁾ Weiterhin kann Gemeingebrauch bestehen kraft Widmung, die sich zusammensetzt aus einer Willenserklärung öffentlich-rechtlicher Stellen⁵⁾ und der tatsächlichen Indienststellung. Als dritte Mög-

-
- 1) Vgl. Wolff § 56 I "mittelbare, objektiv-rechtliche Folge der Widmung".
 - 2) Vgl. dazu Wolff § 56 II c), der in dem Fall des Meeresstrandes diesen zwar unter die öffentlichen Sachen rechnet, nicht aber aus der Natur der Sache, sondern aufgrund einer Widmung kraft Gewohnheitsrechts (abstrakte gewohnheitsrechtliche Widmung).
 - 3) Vgl. Turegg-Kraus, Lehrbuch des Verwaltungsrechts 4. Aufl. S. 185.
 - 4) Vgl. dazu die oben zitierte Meinung von Wolff § 56 II c), andererseits die wohl hM, dargestellt bei Forsthoff S. 353.
 - 5) Vgl. dazu die Formulierung "Staatsakt" bei Wolff § 56 I.

lichkeit kommt die tatsächliche Übung in Betracht, die jedoch hinsichtlich der hier interessierenden Objekte dahingehend eingeschränkt ist, daß ein im privaten Eigentum stehender Weg davon nicht betroffen ist. ¹⁾

cc) Wiederum anderer Auffassung ist Forsthoff ²⁾ der für die Frage der Entstehung der öffentlichen Sache darauf abstellt, ob sie ihre Rechtsqualität als öffentliche Sache kraft natürlicher Beschaffenheit oder aber durch bewußte Handlungen erlangt hat. So erkennt auch er den Meeresstrand als "öffentliche Sache von Natur aus" an, geht dabei jedoch davon aus, daß dieser Charakter aufgrund Gesetzes oder Gewohnheitsrechtes besteht. ³⁾ Im Übrigen aber erkennt er keine öffentlichen Sachen aus der Natur der Sache oder kraft tatsächlicher Übung an. ⁴⁾ In diesem Zusammenhang weist Forsthoff ausdrücklich auf das Problem des tatsächlich von der Öffentlichkeit benutzten Privatweges hin. ⁵⁾ Ein solcher, im Privateigentum stehender Weg kann allein durch die jahrelange Benutzung (tatsächliche Übung) nicht zu einem

1) Turegg-Kraus S. 186, siehe unten Anm. 5).

2) Forsthoff S. 353, 354.

3) Forsthoff S. 353; Forsthoff selbst stellt jedoch, wenn die von Natur öffentlichen Sachen nicht durch Gesetz als solche qualifiziert werden, auf das Gewohnheitsrecht ab.

4) Forsthoff S. 353 insofern aa. als Turegg-Kraus aaO. Hier nähern sich die Standpunkte von Wolff und Forsthoff an. Während für das Beispiel des Meeresstrandes der eine kraft Gewohnheitsrecht eine Widmung zur öffentlichen Sache annimmt, ist nach der anderen Auffassung die Sache öffentlich aus ihrer Natur und aus Gewohnheitsrecht.

5) Forsthoff S. 354.

öffentlichen Weg werden.¹⁾

3) Entstehen einer öffentlichen Straße aus Widmung, nicht aus Gewohnheitsrecht

Im Hinblick auf das Entstehen eines öffentlichen Weges ergeben sich aus dem Gesagten folgende Konsequenzen:

Das Entstehen eines öffentlichen Weges ist ausschließlich geknüpft an bewußte, auf das Ziel der Öffentlichkeit gerichtete Handlungen;²⁾ aufgrund Gewohnheitsrechts - sei es in der allgemeinen Form, sei es in der Form einer Observanz, der Form eines örtlichen Gewohnheitsrechts, - kann ein im privaten Eigentum stehender Weg nicht zu einem öffentlichen werden.³⁾ Das bedarf eingehender Begründung.

Die im Privateigentum stehende Straße - öffentlichen Zwecken gewidmet und damit als öffentliche Straße zu qualifizieren - unterliegt weiterhin dem Privateigentum.⁴⁾ Allerdings nicht mehr unbeschränkt. Soweit der öffentliche Zweck geht, wird die privatrechtliche Herrschaftsmacht

1) Es kommt in diesem Zusammenhang noch nicht auf die Problematik der unvordenklichen Verjährung oder der Widmungstheorie des Pr. OVGs an. Diese Fragen müssen hier offen bleiben wie auch die Frage, ob aus einer tatsächlichen Benutzung eines Privatweges irgendwelche konkludenten Erklärungen der Beteiligten hergeleitet werden können. Entscheidend ist zunächst, daß die tatsächliche Benutzung für sich alleingegenommen nicht die Öffentlichkeit eines Weges indiziert. vgl. dazu Pr. OVG E 53, 294.

2) Vgl. Forsthoff S. 354, Wolff § 56 I; Germershausen-Seydel S. 6, Pr. OVG E 85, 289.

3) Vgl. zum Gewohnheitsrecht im Verwaltungsrecht die ausführliche Darstellung von Schoen, Verw. Archiv 28, 1 ff; wie hier auch Bochall in Peters, Handbuch der kommunalen Wissenschaft und Praxis - kurz: KomHdb - § 83, S. 562; Pr. OVG E 29, 231; 36, 264, Kodal aaO. S. 394.

4) Forsthoff S. 350, 351 m.w.Nachw.

beschränkt. ¹⁾ Diese privatrechtliche Beschränkung der Herrschaftsmacht durch den öffentlichen Zweck kann jedoch nur dann bestehen, wenn zur Zweckbestimmung, die den Umfang der Beschränkung der privaten Herrschaftsmacht erkennen läßt, eine Erklärung in Form verwaltungsrechtlichen Handelns ergangen ist. Diese Zweckbestimmungserklärung ist die Widmung der Straße zur öffentlichen Straße. ²⁾ Die Widmung zu dem öffentlichen Zweck ist in Ansehung der an der Sache bestehenden Rechte und Pflichten das allein Entscheidende. ³⁾ Dann aber erscheint es folgerichtig, das Entstehen eines öffentlichen Weges ausschließlich daran zu knüpfen, daß allein auf das Ziel der Öffentlichkeit gerichtete, bewußte Handlungen das unabdingbare Kriterium sind. ⁴⁾ Dann aber könnte es öffentliche Straßen aus "Tatsächlicher Übung" oder "kraft Natur der Sache" ⁵⁾ nicht geben. ⁶⁾

- 1) Vgl. dazu Westermann aaO. S. 301; Kodal aaO. S. 881 unter ausdrücklichem Hinweis auf die Formulierungen neuer Straßengesetze; Salzwedel in DÖV 1963, 244; anders dagegen § 4 HambWG, in dem die Regelung getroffen wird, daß ein dem bürgerlichen Recht voll entzogenes öffentliches Wegeeigentum besteht, dessen Verfassungsmäßigkeit nunmehr durch Urteil des BVerwG in DÖV 68, 130 festgestellt ist; vgl. dazu auch die Anmerkung von Menger-Erichsen Verw. Archiv 1968 Bd. 59, 277; Schack "Bemerkenswertes aus dem HambWG" in DVBl 1961, 897.
- 2) Werner Voß "Das preußische Wegerecht" S. 9.
- 3) So Westermann unter Berufung auf die wohl hM im Verwaltungsrecht S. 301.
- 4) Vgl. zu dieser Formulierung Forsthoff S. 354, der jedoch die Rechtsqualität der öffentlichen Sache auch in ihrer natürlichen Beschaffenheit sieht.
- 5) Vgl. Turegg-Kraus S. 185 und Forsthoff S. 353.
- 6) Wie hier Wolff § 56 II c); so auch Jahn, "Wann kann eine Privatperson die in ihrem Eigentum stehenden Wege sperren?" abgedruckt in DÖV 1962, 292 - im folgenden kurz: Jahn in DÖV 1962, 292 -; ebenso R. Zippelius "Grundfragen des öffentlichen Sachenrechts und das Bayerische Straßen- und Wegegesetz" in DÖV 1958, 841; ebenso Vogel, "Öffentliche Wirtschaftseinheiten in privater Hand" Abhandlungen aus dem Seminar für öffentliches Recht Heft 47, 1959 S. 228.

Stimmt man dem jedoch nicht zu, dann ist auch nach den anderen Auffassungen auf dem Gebiet des Wegerechts das Entstehen eines öffentlichen Weges an die Widmung geknüpft. Weder die tatsächliche Übung noch die Natur der Sache vermag die rechtliche Öffentlichkeit eines im privaten Eigentum stehenden Weges zu begründen.¹⁾

Damit steht fest, daß im Wegerecht das Gewohnheitsrecht niemals Rechtsgrund für das Entstehen eines öffentlichen Weges sein kann.^{2) 3) 4)}

Es ist daher festzuhalten, daß grundsätzlich allein die wegerechtliche Widmung die Öffentlichkeit eines im privaten Eigentum stehenden Weges zu begründen vermag.⁵⁾

II. Der Rechtscharakter der Widmung

1) Die Widmung als Verwaltungsakt

Im allgemeinen wird die wegerechtliche Widmungsverfügung als Verwaltungsakt aufgefaßt, da das Wesensmerkmal des Verwaltungsaktes die behördliche Einzelfallrege-

-
- 1) Vgl. Turegg-Kraus S. 186; Forsthoff S. 354 m.w.Nachw.; Vogel, S. 228.
 - 2) Vgl. dazu insbesondere Pr. OVG 36, 264; OLG Hamm in NJW 1953, 1519 sowie Germershausen-Seydel, S. 5; Jahn in DÖV 1962, 294, Kodal aaO. S. 393, 394.
 - 3) Schellenberg S. 58 ff, der von einer abstrakten Widmung durch Gesetz spricht.
 - 4) Vgl. Bochallı KomHdb S. 562.
 - 5) Vgl. die Formulierung bei Westermann S. 301. "Die Widmung zu dem öffentlichen Zweck ist das für die Sache rechtlich Entscheidende"; Kodal aaO. S. 393.

lung beinhaltet. 1)

Da der die Widmung Verfügende die Verfügungsmacht über die zu widmende Sache besitzen muß, 2) ist fraglich, inwiefern die Rechtsgültigkeit der Widmung bei Fehlen einer Zustimmung des Eigentümers betroffen ist, d.h. ob Unwirksamkeit 3) der Widmungsverfügung oder aber lediglich Anfechtbarkeit 4) anzunehmen ist. Auf diese Frage konzentriert sich im wesentlichen der obige Meinungsstreit über den Rechtscharakter der Widmung als Verwaltungsakt. Je nach der Ansicht, welcher Rechtsfolge dem Fehlen der Zustimmung des Eigentümers gefolgt wird, wird die Widmung als adressatloser, gestaltender Verwaltungsakt oder aber als Verwaltungsakt auf Unterwerfung angesehen. 5) Allerdings ist hier anzumerken, daß auch in dieser Frage eine einheitliche Meinung nicht vertreten wird.

Ohne eine endgültige Abwägung vorzunehmen, auf die es hier nicht ankommen kann, so scheint doch die Ansicht, die aus Gründen der Rechtssicherheit lediglich Anfecht-

1) Zur Definition des Verwaltungsaktes: vgl. Jellinek S. 246 m.w. Nachw.; Wolff § 46 I; zur Frage der Widmung als Verwaltungsakt vgl. Kodal unter dem Stichwort "Widmung" S. 886, Bochalli aaO. S. 563; OVG Hamburg vom 19. Nov. 1954 in DÖV 55, 151, und Marschall Bundesfernstraßengesetz § 2 die Widmung, auch BGH in DÖV 68, 132; weiterhin dazu die Autoren, die zwar auch einen Verwaltungsakt annehmen, im Gegensatz zu der hM, die in der Widmung einen adressatlosen, gestaltenden Verwaltungsakt sieht, jedoch die Widmung als einen Verwaltungsakt auf Unterwerfung definieren. So z.B. Wolff § 56 IV a) 2, der einen dinglichen VA auf Unterwerfung annimmt. Schallenberg aaO. S. 71; Lassar, Grundbegriffe des preußischen Wegerechts 1921 S. 81. aa: Otto Mayer, der lediglich einen rein tatsächlichen Vorgang annimmt; angenähert daran Fleiner aaO. S. 358, 367 und Hatschek S. 473, die die Widmung als Indienststellung bezeichnen.

2) Wolff § 56 III a) 1., Forsthoff S. 356.

3) Dafür Pr OVG in ständiger Rechtsprechung, vgl. Pr. OVG 27, 400; 58, 335; 72, 289; auch Jellinek aaO. S. 509; ebenso Forsthoff aaO. S. 357.

4) So insbesondere Wolff § 56 IV a) 2.; ebenso BayObLG in DÖV 1961, 832; BGH in DÖV 1968, 133.

5) Vgl. die Darstellung in der Fußnote 1).

barkeit der fehlerhaften Widmung annimmt, bevorzugt werden zu müssen. ¹⁾ Einerseits muß in diesem Kapitel, das sich lediglich mit den Grundbegriffen beschäftigt, die Problematik beachtet werden, um die Vielzahl der Meinungen darzustellen. Andererseits, insofern sei hier ein Vorgriff gestattet, kommt es im Rahmen dieser Untersuchung auf die ausdrückliche Widmungsverfügung und deren Rechtsqualität weniger an, da gerade die Fälle besonders beleuchtet werden sollen, in denen eine ausdrückliche Widmungsverfügung nicht vorliegt bzw. nicht nachweisbar ist.

Damit die wegerechtliche Widmung ihre Wirkung entfalten kann, muß die tatsächliche Indienststellung der gewidmeten Straße hinzukommen. ²⁾ Ohne diese Indienststellung kann der Rechtsakt der Widmung keine Wirksamkeit erlangen. So kann also die Indienststellung gleichzeitig als Zeitpunkt des Entstehens der öffentlichen Sache angesehen werden. ³⁾

-
- 1) Vgl. dazu Kodal aaO. S. 886; so auch im Ergebnis Wolff § 56 IV a) 2.; an dieser Stelle kann offenbleiben, welche Auswirkungen diese Entscheidung auf die Rechtsqualität des Verwaltungsakts haben muß; vgl. Schallenberg aaO. S. 71 ff.
 - 2) Vgl. Kodal aaO. S. 885: "mit dem Rechtsakt der Widmung muß der Realakt der Indienststellung einhergehen"; so auch Wolff § 56 III; Forsthoff S. 358 bezeichnet die Indienststellung ebenfalls als Realakt, ebenso Turegg-Kraus S. 186; erwähnenswert wegen seiner negativen Abgrenzung der Widmung von der Indienststellung das Urteil des OVG Lüneburg vom 20.11.1967 in NJW 1968, 670 unter Hinweis auf das Urteil des Senats vom 14.10.1960 in OVGE 16, 355.
 - 3) Wolff § 56 III; Kodal aaO. S. 886; ebenso Schallenberg aaO. S. 76; Lassar aaO. S. 83 f, wobei als selbstverständlich das Vorhandensein der Sache vorauszusetzen ist. Vgl. ProVGE 76, 364; wonach ein öffentlicher Weg erst dann entstehe, wenn überhaupt ein Weg vorhanden sei. Das vorausgesetzt, ist die Indienststellung der Zeitpunkt der rechtlichen Entstehung als öffentliche Sache.

Folgt man der hier vertretenen Auffassung, so ist für das Entstehen eines öffentlichen Weges allein die Widmung von Bedeutung. Eine solche Widmung zum öffentlichen Weg kann auf verschiedene Arten erfolgen, ¹⁾ so z.B. aufgrund gesetzlicher Widmung, die aber wenig praktiziert wird. Für den zu behandelnden Gegenstand der Unternehmerstraßen bietet sich eher die Widmung durch Verwaltungsakt an. Sie ist wohl die häufigste Form der Widmung für Wege. Für diese kommt dagegen nicht die Widmung kraft Gewohnheitsrecht in Betracht. ²⁾ Bezüglich der wegerechtlichen Widmung sei an dieser Stelle noch die Besonderheit erwähnt, daß gerade hier ein Auseinanderfallen des Eigentümers und des Unterhaltungspflichtigen ein häufiger Fall ist, der nach der Konstruktion des pr. Wegerechts sogar der Normalfall war. Hinzu trifft noch die für die Ausübung hoheitlicher Rechte zuständige Behörde. Nach pr. Wegerecht ist das die sog. Wegepolizeibehörde. ³⁾ Erst durch das Zusammenwirken dieser drei Beteiligten kommt die Widmung zustande. Dabei kommt es insbesondere auf die Zustimmung des Eigentümers und des Unterhaltungspflichtigen an.

Diese Zustimmung braucht nicht ausdrücklich zu erfolgen, ⁴⁾ sie kann durch konkludente Handlungen, sogar durch Stillschweigen erteilt werden. ⁵⁾ Sie ist zumindestens dann, wenn die öffentliche Sache entstanden ist, unwiderruf-

-
- 1) Vgl. dazu die sehr ausführliche Zusammenstellung bei Kodal aaO. unter dem Stichwort "Widmung" S. 888 ff; sowie die mit vielen Beispielen angereicherte Übersicht bei Wolff § 56 II.
 - 2) Vgl. Kodal aaO. S. 888 für den Fall der Öffentlichkeit eines Weges.
 - 3) Vgl. ProVGE '86, 313; Kodal aaO. S. 394; über die Zuständigkeiten im einzelnen vgl. Brohl "Wegepolizei und neues Straßenrecht" in DVBl 1962, 392.
 - 4) So Forsthoff aaO. S. 356; Germershausen-Seydel aaO. S. 7 mw. Nachw.
 - 5) Voß, Werner aaO. S. 10 "Die Widmung kann stillschweigend erfolgen und auch mittelbar oder unmittelbar aus Handlungen oder Unterlassungen schlüssig gefolgert werden."

lich. ¹⁾ Ebenso steht es mit den Formvorschriften der Widmung selbst. Soweit für die Widmung durch Verwaltungsakt keine Sonderformvorschriften bestehen, ²⁾ unterliegt diese Widmungsart keiner Formvorschrift und kann allein durch konkludente Handlungen vollzogen werden. ³⁾ Dabei ist jedoch zu beachten, daß aus den konkludenten Handlungen der Behördenwille hervorgehen muß, daß die Sache öffentlichen Zwecken dienen soll. Allein ein passives Verhalten kann nicht ausreichen, um darin eine konkludente Widmung zu erblicken. ⁴⁾

Durch die Widmung erhält eine Straße ihre Qualifikation als öffentliche Straße. ⁵⁾ Sie untersteht nunmehr der öffentlichen Sachherrschaft durch die dafür zuständigen Organe, ⁶⁾ sie unterliegt jedoch auch weiterhin der Pri-

-
- 1) Vgl. Kodal aaO. S. 885: "als unwiderrufliche Verfügung belastet sie das Grundstück öffentlich-rechtlich"; dazu noch der Hinweis, daß diese Unwiderruflichkeit etwas anderes bedeutet, als das Merkmal der Unwiderruflichkeit bei den sog. Eigentümerwegen nach der bay. Rechtsprechung.
siehe weiterhin Saran "Kommentar zum Bauflichtliniengesetz" 2. Aufl. unveränderter Nachdruck 1954, S. 28; Germershausen-Seydel aaO. S. 7; Lassar aaO. S. 77; Schallenberg aaO. S. 72.
 - 2) Als Beispiel für eine solche Sonderformvorschrift sei § 2 Abs. 6 BFernStrG genannt, wonach eine förmliche Verfügung sowie öffentliche Bekanntmachung erforderlich ist.
 - 3) Vgl. Forsthoff aaO. S. 356; Wolff § 56 II e) 3.; Kodal aaO. S. 888.
 - 4) PROVGE 25, 212; 27, 402; 86, 313; 94, 145; Scholz, aaO. S. 628; Kodal aaO. S. 394; Lassar, aaO. S. 78; Germershausen-Seydel aaO. S. 5: "es müßte z.B. festgestellt werden können, daß von einer Behörde an dem Wege Unterhaltungsarbeiten in der Überzeugung vorgenommen worden sind, daß es sich bei dem Wege um einen öffentlichen handelt."; Wolff § 56 II e) 3.
 - 5) An dieser Stelle sei auf einen Bericht der Staatsrechtslehrertagung in Münster vom 3. bis 6. Oktober 1962 - abgedruckt in DÖV 1962, 856 ff - hingewiesen, in dem die Referate von Weber und Stern verzeichnet sind. Stern will sich darin von dem Begriff der Widmung lösen und durch den Begriff des Organisationsaktes ersetzen.
 - 6) Kodal aaO. S. 880; Wolff § 57 I a) 2.

vatrechtsordnung. ¹⁾ Sie ist und bleibt Objekt der Privatrechtsordnung. ²⁾ Da jedoch die öffentlich-rechtliche Sachherrschaft notwendigerweise die privatrechtliche Sachherrschaft begrenzen muß, ³⁾ ist aus Gründen des öffentlichen Interesses bei einer Konkurrenz von Sachherrschaftsrechten ein Zurücktreten der Rechte aus dem Privateigentum erforderlich. ⁴⁾ Die privatrechtliche Verfügungsmacht des Eigentümers ist jedoch nur insoweit ausgeschlossen, als die öffentlich-rechtliche Zweckbestimmung und damit die öffentlich-rechtliche Sachherrschaft geht. ⁵⁾ Andererseits ist nicht zu verkennen, daß die Beschränkung der Eigentumsrechte durch den Vorrang der öffentlich-rechtlichen Zweckbestimmung praktisch dazu führen kann, daß die verbleibende privatrechtliche Verfügungsmacht zu einem inhaltslosen Recht wird. ⁶⁾ So ist insbesondere eine Verwertung wie auch eine Gestaltsveränderung dem Eigentümer

-
- 1) Vgl. dazu Wolff § 57 I a), der den Begriff des modifizierten Privateigentums verwendet; ebenso Kodal S. 881 "die öffentlichen Straßen sind aber keine res extra commercium"; so auch Forsthoff S. 350 und Zippelius aaO. DÖV 1958, 839.
 - 2) Vgl. Forsthoff S. 350 sowie dortige Fußnote 3), in der Forsthoff auf das Bemühen Otto Meyers hinweist, dieser Konstruktion des modifizierten Privateigentums die Lehre vom öffentlichen Eigentum gegenüberzustellen. Sie sollte die Vielzahl der Rechtsbeteiligten verringern. Diese Konstruktion hat Eingang gefunden ins Hamburgische Wegegesetz, vgl. § 4 HambWegG.
 - 3) Vgl. Bochalli KomHdb S. 565; Kodal aaO. S. 881; Wolff § 57 II b) 1.; Salzwedel in DÖV 1963, 244.
 - 4) So BGHZ 9, 383; Wolff § 57 II b) 1.; Forsthoff § 19 S. 350 "Nur hat die öffentlich-rechtliche Zweckbindung ... den absoluten Vorrang".
 - 5) Bochalli aaO. S. 565 und Kodal aaO. S. 881; soweit daher die öffentlich-rechtliche Zweckbindung der Sache nicht berührt wird, sind privatrechtliche Verfügungen nicht ausgeschlossen. So ist z.B. das Eigentum an öffentlichen Sachen übertragbar, RGZ 31, 217 und BGH in DVBl 1961, 46. Auch dingliche Belastungen sind denkbar und zulässig, vgl. dazu die ausführliche Darstellung bei Wolff § 57 II b) 1. und Peters, Lehrbuch der Verwaltung S. 209.
 - 6) Siehe Schallenberg aaO. S. 58.

grundsätzlich verwehrt.¹⁾

2) Gemeingebrauch und Straßenbaulast als Folgen der Widmung.

Die Notwendigkeit einschränkender Begriffsauslegung

Als Folge der Widmung einer Straße zu einer öffentlichen eröffnet sich der der Allgemeinheit zustehende Gemeinge-
brauch. Das Wesen des Gemeingebruchs ist die bestimmungs-
gemäße Benutzung durch eine unbeschränkte Vielzahl von Per-
sonen ohne besondere Zulassung.²⁾ Entscheidend ist in die-
sem Zusammenhang, daß der Gemeingebrauch eine Folge der Wid-
mung ist, durch die die Straße zu einer öffentlichen Straße
geworden ist. Für das Wegerecht bedeutet das, daß Gemein-
gebrauch nur an öffentlichen, nicht dagegen an privaten
Straßen bestehen kann.³⁾

Art und Umfang des Gemeingebruchs sind je nach der
Eigenart der öffentlichen Straße verschieden.⁴⁾ Sie
ergeben sich im Wegerecht insbesondere aus der Wid-
mung. So kann im Einzelfall der Umfang des Gemeinge-
bruchs durch die Widmung auf einzelne Benutzungsar-

1) Vgl. Forsthoff aaO. S. 353; so auch Wolff § 57 I a)
2.; Germershausen-Seydel aaO. S. 96 m.w.Nachw., wo
dieser Grundsatz auf das ganze preußische Wegerecht
ausgedehnt wird; Zippelius aaO. in DÖV 1958, 840.

2) Forsthoff aaO. S. 347; Wolff § 55 III b) 2.; Turegg-
Kraus aaO. S. 185; Kodal aaO. S. 252 ff; Salzwedel
"Gedanken zur Fortentwicklung des Rechts der öffent-
lichen Sachen" in DÖV 1963, 242; Huber in DÖV 1955,
130; Bochall in KomHdb S. 568 m.w.Nachw.; ferner
die Legaldefinition in § 7 BFernStrG in der Fassung
vom 6.8.1961 - BGBl III Nr. 911-1-;
Schallenberg aaO. S. 62 will allerdings von dieser
Begründung der Öffentlichkeit eines Weges die "Ge-
währung des Gemeingebruchs unterscheiden". Sie ha-
be mit der Widmung selbst nichts zu tun, sondern "be-
ruhe größtenteils unmittelbar auf Gesetz".

3) Vgl. Kodal aaO. S. 534.

4) Vgl. Forsthoff S. 361; Wolff § 58 II c).

ten beschränkt sein.¹⁾ In einem solchen Fall handelt es sich um die sog. "beschränkt-öffentlichen Wege".²⁾ Mit dem Begriff "beschränkt-öffentlich" soll allerdings nicht eine Beschränkung dieser Wege in Bezug auf ihre rechtliche Qualifikation als öffentliche Wege zum Ausdruck gebracht werden. An ihrer rechtlichen Einordnung in den Bereich der öffentlichen Wege kann kein Zweifel bestehen. Allein der aus der Widmung zur öffentlichen Straße herzuleitende Gemeingebrauch ist hinsichtlich bestimmter Benutzungsarten beschränkt. Genaugenommen handelt es sich daher nicht um beschränkt-öffentliche Wege, vielmehr sollte der Deutlichkeit halber von öffentlichen Wegen mit beschränktem Gemeingebrauch die Rede sein. Dabei ist allerdings nicht zu verkennen, daß der mehr schlagwortartige Begriff des "beschränkt-öffentlichen Weges" einprägsamer, aber ungenauer ist.³⁾

Mit dem Entstehen als öffentliche Straße ist die Begründung der öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeit der Unterhaltungspflicht verbunden.⁴⁾ Im Wegerecht ist sie bezeichnet als Wegebaulast. Sie ist die öffentlich-rechtliche Pflicht, "in Beziehung auf den Bau und die Unterhaltung öffentlicher Straßen alles zu tun, was erforderlich ist, damit den jeweils gegebenen Bedürfnissen des

-
- 1) Vgl. Kodal aaO. S. 881; Wolff § 58 II c) 3. B); dagegen ist eine Beschränkung aufgrund subjektiver Auswahl wegen des Erfordernisses der Öffentlichkeit eines Weges unzulässig.
 - 2) Vgl. dazu Kodal aaO. S. 881, 882; Fritsch-Golz-Wicher § 3 Anm. 9; ebenso Fickert, Straßenrecht Anm. 5 zu § 3 Abs. 4 LStrG NW.
 - 3) Vgl. zur praktischen Bedeutung des beschränkt-öffentlichen Weges für die Thematik der Untersuchung unten S. 93.
 - 4) Kodal aaO. S. 882; Wolff § 57 III, Schallenberg aaO. S. 73; Lassar aaO. S. 52.

öffentlichen Verkehrs Genüge geschieht". ¹⁾ Im Rahmen dieser Ausführung ist auf § 60 Abs. 4 LStrG NW hinzuweisen. Darin ist für die Träger der Straßenbaulast die Verpflichtung ausgesprochen, vorhandene-nichtöffentliche Straßen zu widmen und in ihre Straßenbaulast zu übernehmen. ²⁾ Unter vorhandene-nichtöffentliche Straßen werden die Wege gerechnet, die - bei Inkrafttreten des LStrG NW bereits vorhanden - nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet und damit Privatwege sind, mögen sie diesem tatsächlich auch dienen. ³⁾

Ob die Verpflichtung zur Widmung und Übernahme von privaten Wegen allerdings schon Inhalt der Straßenbaulast gemäß § 9 Abs. 1 ⁴⁾ ist, erscheint fraglich. Für diese Ansicht kann der Wortlaut des § 9 Abs. 1 nicht unbedingt herangezogen werden. ⁵⁾ § 9 Abs. 1 bestimmt, daß die Straßenbaulast alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straßen zusammenhängenden Aufgaben umfaßt. Ausgangspunkt dieser Regelung war die Überlegung, den Umfang der Straßenbaulast möglichst umfassend zu bestimmen. Der rechtliche Inhalt des Begriffs der Straßenbaulast sollte festgelegt werden. Allerdings nur für solche Straßen, für die die öffentliche Hand Straßenbaulastträger ist. Das aber sind nur öffentliche Straßen. Es erscheint

-
- 1) Vgl. Definition bei Wolff § 57 III b); sowie z.B. die Legaldefinition in § 9 Abs. 1 LStrG NW, ebenso in den anderen Landesstraßengesetzen.
 - 2) Eine ähnliche Bestimmung findet sich im § 63 Abs. 3 des Niedersächsischen Straßengesetzes.
 - 3) Vgl. dazu die Kommentierung bei Fickert Straßenrecht in Nordrhein-Westfalen § 60 Anm. 6, ebenso Fritsch-Golz-Wicher § 60 Anm. 1 b) S. 203.
 - 4) Paragraphen ohne Bezeichnung in diesem Abschnitt sind solche des LStrG NW.
 - 5) So allerdings Fritsch-Golz-Wicher § 60 Anm. 6 wie auch Kodal aaO. S. 538.

daher zu weitgehend, eine allgemeine Widmungsverpflichtung bezüglich vorhandener Privatwege bereits als Inhalt der Straßenbaulast gemäß § 9 I anzusehen. Dieser Ansicht ¹⁾ kann daher nicht gefolgt werden. Der hier vertretenen Ansicht kann auch nicht durch einen Hinweis auf den Wortlaut des § 6o Abs. 4 Satz 1 begegnet werden. Zwar ist dort die Rede von "im Rahmen der ihnen nach § 9 Abs. I obliegenden Aufgaben". Diese Formulierung ist jedoch nur verständlich, wenn man sich die Voraussetzungen vergegenwärtigt, unter denen die Widmungs- und Übernahmespflicht besteht. Es muß sich um "Straßen, Wege und Plätze handeln, die mindestens seit dem 1. Januar 1939 überwiegend und nicht nur vorübergehend für Zwecke des Durchgangsverkehrs benötigt werden". Weiterhin besteht eine Widmungs- und Übernahmespflicht auch nur dann, "wenn sonst die Herstellung einer neuen, dem vorhandenen Verkehrsbedürfnis genügenden Straße erforderlich würde".

Wenn daher im § 9 Abs. I der Umfang der Straßenbaulast bezeichnet wird mit "alle mit dem Bau und der Unterhaltung zusammenhängenden Aufgaben" und im § 6o Abs. 4 Satz 1 auf diese Bestimmung hingewiesen wird, so ist diese Formulierung so zu verstehen, daß nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen, nämlich dann, wenn ansonsten der Bau einer Straße durch den Straßenbaulastträger erforderlich würde, die Widmungs- und Übernahmepflicht als Inhalt der Straßenbaulast aufzufassen ist. Erst in diesem Moment tritt an die Stelle der gemäß § 9 I bestehenden Baupflicht die gemäß § 6o IV geregelte Widmungs- und Übernahmepflicht des jeweils zuständigen Straßenbaulastträgers. Die §§ 9 I und 6o IV stehen daher in einem Regel-Ausnahmeverhältnis, es soll jedoch nicht etwa eine

1) Fritsch-Golz-Wicher aaO. § 6o Anm. 6; Kodal aaO. S. 538.

bereits bestehende Verpflichtung lediglich *expressis verbis* klargestellt werden. ¹⁾

Ein weiteres Argument für die hier vertretene Ansicht einer einschränkenden Begriffsauslegung der Straßenbaulast findet sich in der Gesetzessystematik. Die Vorschrift des § 9 I findet sich in dem 1. Abschnitt unter den Grundsatzvorschriften, während sich der § 60 im 2. Abschnitt des fünften Teils unter den Übergangsvorschriften befindet. In der Kommentierung von Fritsch-Golz-Wicher ²⁾ wird der Hinweis gegeben, daß Anlaß für die Regelung des § 60 IV gerade die im Ruhrgebiet vielfach vorhandenen Straßen gewesen seien, die als Siedlungsstraßen von Bergwerksgesellschaften angelegt wurden, und die zu unterhalten die Gesellschaften noch heute verpflichtet sind.

Gerade dann, wenn dies der Anlaß zu der Regelung des § 60 IV gewesen ist, kann man diesem nicht lediglich eine Klarstellungsfunktion hinsichtlich bereits bestehender Pflicht nach § 9 I beimessen. Die Tatsache, daß im Rahmen der Übergangsvorschriften eine Widmungs- und Übernahmepflicht privater Straßen geregelt ist, zwingt zu dem Schluß, das Wesen der Straßenbaulast gem. § 9 I beinhalte den in § 60 IV geregelten Fall gerade nicht. ³⁾

1) Vgl. auch Wolff § 57 III b) 1. "Inhalt und Umfang der Straßenbaulast stehen nicht ein - für allemal fest." Die Widmung und Übernahme von Privatstraßen werden in diesem Zusammenhang nicht erwähnt.

2) Vgl. Fritsch-Golz-Wicher § 60 Anm. 6.

3) Die Bestimmung des Wesens der Straßenbaulast hat ihre Auswirkungen insbesondere im Rahmen der Ausführungen des nächsten Kapitels bei der Frage, ob die Widmungs- und Übernahmepflicht des § 60 IV ein subjektiv-öffentliches Recht des Eigentümers von Privatwegen darstellt.

III. Kapitel

Die rechtliche Einteilung der Straßen

In diesem Kapitel soll der Versuch unternommen werden, die einzelnen Begriffe des Wegerechts auf die Notwendigkeit ihrer Existenz hin zu untersuchen wie auch, die gemeinschaftliche Basis freizulegen, auf der die Begriffe gleichsam gewachsen sind.

I. Die neueren Landesstraßengesetze als Orientierungshilfe

Als Orientierungshilfe mag dabei die Kodifizierung des Wegerechts in den neueren Straßengesetzen dienen. Einerseits sind die dort verwendeten Begriffe dem Sprachempfinden der heutigen Zeit entnommen, andererseits können sie schon deswegen nicht umgangen werden, weil mit fortschreitender Zeit die Anwendbarkeit dieser Gesetze und damit die Verwendung dort geprägter Ausdrücke geläufiger werden wird.

In diesem Zusammenhang werden alle Begriffe auszuscheiden sein, die lediglich rein tatsächliche Gegebenheiten darstellen sollen. Im Rahmen der systematischen Erfassung rechtlicher Unterschiedlichkeiten können für Begriffsinhalte auf dem jeweiligen Rechtsgebiet etwaige Tatsachen nicht den entscheidenden Bezugspunkt bilden. Die im Eigentum des Forstfiskus stehenden Privatwege unterscheiden sich in ihrer rechtlichen Bedeutung in keiner Weise von denen seitens des Privatmannes A oder des Unternehmers B angelegten Privatstraßen. Nur ist es üblich, im obengenannten Beispiel von forstfiskalischen Wegen, eigentlichen Privatwegen und Unternehmerstraßen zu sprechen. Rechtliche Gemeinsamkeiten und vielleicht auch Unterschiede werden hier nur verschleiert, zumindestens dienen sie nicht als Anknüpfungspunkt für eine rechtliche Einordnung.¹⁾

1) An dieser Stelle soll noch nicht erörtert werden, ob dem Begriff der Unternehmerstraße nicht doch eine rechtliche Wertung zukommen muß. Obiger Hinweis zielt allein auf die Definition der Unternehmerstraße in Germershausen-Seydel aaO. S. 484 ab; vgl. auch Kapitel I S. 5.

Da entsprechend der deutschen Rechtsüberlieferung in den neueren Straßengesetzen der einzelnen Länder die Konstruktion des öffentlichen Eigentums keinen Eingang gefunden hat,¹⁾ gilt die schon immer bestehende Gegensätzlichkeit von privatrechtlicher Verfügungsmacht und öffentlich-rechtlicher Sachherrschaft weiter. Zwar werden in den Vorschriften der Straßengesetze die Bemühungen offenbar, die privatrechtliche Verfügungsmacht und öffentlich-rechtliche Sachherrschaft insofern zu vereinen, als möglichst die öffentlich-rechtliche Körperschaft durch das Organ, welches die öffentliche Sachherrschaft ausübt, das Eigentum an der der öffentlich-rechtlichen Sachherrschaft unterstehenden Sache erwerben soll.²⁾ Ein solcher Eigentumserwerb ist jedoch dann nicht erforderlich, wenn der Träger der öffentlich-rechtlichen Sachherrschaft die privatrechtliche Verfügungsmacht z.B. aufgrund des Einverständnisses des Eigentümers hat.³⁾

Es kommt darauf an, ob und inwieweit die privatrechtliche Verfügungsmacht im Einzelfall gerade durch eine öffentlich-rechtliche Sachherrschaft beschränkt ist. Wird die privat-rechtliche Verfügungsmacht nicht durch den Vorrang einer öffentlich-rechtlichen Sachherrschaft eingeschränkt, so kann weiterhin von einer uneingeschränkten privatrechtlichen Verfügungsmacht gesprochen werden.

II. Öffentlichrechtlich uneingeschränkte privatrechtliche Verfügungsmacht als Kennzeichen der privaten Straße

1) Allgemeine Kennzeichnung

Der Kern der Abgrenzung zwischen privatem und öffentlichem Weg liegt daher bei dem Kriterium der durch das öffentliche Recht nicht eingeschränkten privatrechtlichen Verfügungsmacht.

1) Bis auf eine Ausnahme, vgl. den § 4 HambWG.

2) Vgl. § 11 LStrG NW; hierbei handelt es sich um einen allein den Grundsätzen des Privatrechts unterliegenden Eigentumserwerb.

3) So Wolff § 56 IV a) 1.

Das Kriterium der uneingeschränkten privatrechtlichen Verfügungsmacht findet sich in dem Begriffspaar: Privatweg - öffentlicher Weg deutlich und unmißverständlich wieder. Besteht an einem Weg uneingeschränkte p r i v a t - rechtliche Verfügungsmacht, so handelt es sich um einen P r i v a t w e g. Dagegen ist bei einem ö f f e n t l i c h e n Weg die privatrechtliche Verfügungsmacht durch die ö f f e n t l i c h - rechtliche Sachherrschaft, so weit diese reicht, ausgeschaltet. Bei diesen beiden Begriffen wird nicht an tatsächliche Gegebenheiten angeknüpft. Sowohl der Begriff der privatrechtlichen Verfügungsmacht wie auch der der öffentlich-rechtlichen Sachherrschaft bringen das rechtlich Relevante zum Ausdruck. Es handelt sich daher um Rechtsbegriffe im Gegensatz zu reinen Tatsachenbezeichnungen. Danach können also die Begriffe privater bzw. öffentlicher Weg mühelos in den Bereich der Rechtsbegriffe eingeordnet werden. Um die im Wege-recht bestehende Begriffsvielfalt zu beschränken, 1) sollte daher auf die obengenannte Gegenüberstellung von Rechtsbegriffen und Tatsachenbezeichnungen abgestellt werden. Danach wären alle Begriffe als überflüssig auszuscheiden, die sich als Tatsachenbezeichnungen darstellen.

Grundlegend ist der Bedeutung nach das Begriffspaar des privaten und des öffentlichen Weges. Untersucht man die weiter in Betracht kommenden Begriffe, 2) so lassen sich die meisten der traditionellen Begriffe unter

1) Dabei kann im Rahmen dieser Untersuchung nur auf den engen Bereich der eigentlichen Abgrenzung zwischen Privat- und öffentlichem Weg abgestellt werden.

2) immer nur unter dem Gesichtspunkt der Abgrenzung privat-öffentlich.

die Sachbegriffe einordnen. ¹⁾ Aber auch die in den neueren Straßengesetzen verwendeten Begriffe sind in der Regel Sachbegriffe. Als Beispiel mögen dienen: vorhandene öffentliche oder auch nicht-öffentliche Straßen, oder aber sonstige öffentliche Straßen. Unabhängig davon, ob sie bei Inkrafttreten des LStrGs vorhanden waren oder nicht, sie sind und bleiben entweder öffentliche oder private Straßen. Auch, wie schon dargelegt, läßt der Begriff beschränkt-öffentliche Straße keinen Schluß auf eine beschränkte Qualifikation als öffentliche Straße zu. ²⁾

In diesem Zusammenhang nehmen die sog. Eigentümerwege eine Sonderstellung ein. Begrifflich nicht davon zu trennen sind die tatsächlich-öffentlichen Wege. Dem in diesen Sachzusammenhang gehörenden Begriff des eigentlichen Privatweges kommt allerdings keine besondere Bedeutung zu. ³⁾ Er soll lediglich eine sprachliche Abgrenzung zum tatsächlich-öffentlichen Weg darstellen und den Akzent auf die Ausübung der privaten Verfügungsmacht legen. Wie bereits dargestellt worden ist, hat insbesondere das Bay OBLG dem Begriff des Eigentümerweges den Sinn eines "dem allgemeinen Verkehr in unwiderruflicher Weise vom Eigentümer freigegebenen tatsächlich-öffentlichen Weges" gegeben. ⁴⁾ Legt man diese Definition zugrunde, so ist der Begriff des Eigentümerweges ein Rechtsbegriff, während der Begriff "tatsächlich-

1) Anknüpfungsmerkmal sind Tatsachen; auch bei den sog. "alten Wegen". Die seit "alter Zeit" erfolgte Benutzung ist zunächst ein rein tatsächlicher Vorgang, an den dann allerdings rechtliche Folgen geknüpft werden. Insofern handelt es sich um einen Grenzfall. Dennoch ist m.E. der rein tatsächliche Vorgang für die Begriffsbildung entscheidend gewesen; vgl. dazu die Aufzählung in Kapitel I S. 4 ff.

2) Vgl. die Ausführungen oben auf S. 36

3) Vgl. dazu Kodal aaO. S. 532 und S. 538.

4) Vgl. Urteil des Bay OBLG in NJW 1965, 1924 ff sowie oben die Ausführungen auf S. 7 ff.

öffentlicher Weg* als Tatsachenbezeichnung angesehen werden muß. Gerade die Tatsache eines öffentlichen Verkehrs¹⁾ auf einem privaten Weg hat den Begriff des tatsächlich-öffentlichen Weges entstehen lassen. Erst das Merkmal der Unwiderruflichkeit der Freigabe durch den Eigentümer stellt eine rechtliche Anknüpfung an die tatsächlichen Gegebenheiten mit der Folge der rechtlichen Einordnung als öffentlicher Weg dar.²⁾ Nach allem erscheint es nicht notwendig, im Rahmen der rechtlichen Qualifikation weitere Unterscheidungen vorzunehmen. In der rechtlichen Unterscheidung kommt allein den Begriffen privat und öffentlich die entscheidende Bedeutung zu. Damit bestehen im Wegerecht zwei große Straßengruppen; die privaten und die öffentlichen Straßen oder Wege.

2) Untergliederung nach allgemeiner Zugänglichkeit und verkehrsmäßiger Benutzung

Zur Verdeutlichung soll jedoch noch eine weitere Untergliederung vorgenommen werden. Wie bereits für den öffentlichen Weg ausgeführt, kann dessen Verwendung letztlich nur in einer allgemeinen Zugänglichkeit und verkehrsmäßigen Benutzung bestehen. Dem gleichen Zweck, allerdings in einer anderen Art und Form, dient der Privatweg. Die Benutzung als Weg durch Personen ist daher das sowohl dem privaten wie öffentlichen Weg Gemeinsame. Es erscheint daher angebracht, die beiden Straßengruppen weiterhin nach diesem für beide im Grundsatz bestehende Kriterium unterzugliedern.

Bei den öffentlichen Wegen ist die Benutzung uneinge-

1) Vgl. hierzu Martens "Öffentlich als Rechtsbegriff" S. 42, wie auch den Begriff der öffentlichen Straße i.S.d. Straßenverkehrsrechts und des Strafrechts Martens aaO. m.w.Nachw.; siehe dortige Fußnote.

2) Vgl. oben S. 8 und die dortigen Fußnoten.

schränkt für jedermann ¹⁾ zugelassen. Es eröffnet sich der Gemeingebrauch. Entweder besteht dieser uneingeschränkt, d.h. es handelt sich um Wege, deren Benutzung weder nach Art noch Zweck eingeschränkt ist, andererseits kann der Gemeingebrauch beschränkt sein. ²⁾ Demgegenüber kann an privaten Wegen Gemeingebrauch nicht bestehen. ³⁾ Der private Weg ist eine vom Eigentümer entweder selbst angelegte oder aber in Rechtsnachfolge übernommene Sache, die allein ihm zu dienen bestimmt ist und allein seiner Herrschafts- und Verfügungsmacht unterliegt. Daher läßt sich letztlich der private Weg bezüglich seiner Benutzungsart dadurch kennzeichnen, daß er im "Eigengebrauch" des Verfügungsberechtigten steht. ⁴⁾ Das typische Beispiel für einen solchen Weg im Eigengebrauch ist der von einem in abgelegener Gegend wohnenden Bauern angelegte Weg vom öffentlichen Straßennetz zu seinem Hof oder von diesem auf die eigenen Felder. Diese Wege dienen allein seinen privaten Interessen. Auch insoweit, als Personen öffentlicher oder privater Dienstleistungsbetriebe die Wege in Anspruch nehmen, will der Anleger die Benutzung durch andere lediglich im Rahmen der notwendigen, sozialen Kontaktherstellung. Im Vordergrund steht für ihn die Befriedigung seiner eigenen Bedürfnisse, nicht aber die anderweitiger Benutzer. So kann ein solcher Weg als im Eigengebrauch stehend bezeichnet werden. ⁵⁾

1) Vgl. die Darstellung oben auf S. 34

2) So bei den üblicherweise als beschränkt-öffentlich bezeichneten Wegen; vgl. oben die Ausführungen auf S. 35 m.w.Nachw.

3) Vgl. Kodal S. 534.

4) Wobei Eigengebrauch nicht die alleinige Benutzung des Eigentümers meint, sondern die Benutzung durch alle diejenigen, die mit dem Eigentümer aufgrund ihrer sozialen Stellung notwendigerweise oder gewolltermaßen Kontakt haben oder erst aufnehmen, ähnlich Kodal aaO. S. 536.

5) Gerade der Begriff "Eigengebrauch" ist dazu geeignet, die Gegensätzlichkeit bei der Benutzung privater und öffentlicher Straßen zu verdeutlichen.

Allerdings ist wie der Begriff Gemeingebrauch auch das Merkmal des Eigengebrauchs an Hand der Benutzungsarten noch weiter unterscheidungsbedürftig. Der Gemeingebrauch ist ein, auf die Benutzung bezogen, allumfassender Begriff. Er mußte daher für all die Fälle, in denen der öffentliche Weg, aus welchem Grund auch immer, nicht völlig uneingeschränkt benutzt werden kann, modifiziert werden. Es lag umgangssprachlich nahe, aus dem "uneingeschränkt" ein "beschränkt" herzuleiten, was dann zu der Bezeichnung "beschränkt-öffentlicher Weg" geführt hat. ¹⁾

Demgegenüber ist der Eigengebrauch bei den Privatwegen ein sehr einengender Begriff, der nicht alle die Fälle erfaßt, in denen der Privatweg über den strengen, alleinigen Gebrauch des Eigentümers mehr oder weniger hinausgeht. Der nicht alleinige Eigengebrauch reicht bis zu den "tatsächlich-öffentlichen Wegen", die zwar dem allgemeinen Verkehr dienen, diesem aber nicht gewidmet sind. Das Ausmaß des dort stattfindenden Verkehrs machte es schon lange erforderlich, die "tatsächlich-öffentlichen Wege auf dem Gebiet der Verkehrs- und Sicherheitspolizei und der entsprechenden strafrechtlichen Vorschriften den öffentlichen Wegen i.S.d. Verwaltungsrechts" ²⁾ gleichzustellen. Kann jedoch die Fremdnutzung eines Privatweges so weit ausgedehnt sein, daß dort tatsächlich-öffentlicher Verkehr stattfindet, so schränkt diese Benutzungsausdehnung den Begriff Eigengebrauch ein. Diese Fremdnutzung geht aber nicht soweit, daß sie den Eigengebrauch auszuschließen imstande wäre. Daher ist in diesen Fällen oft vom "erweiterten Eigengebrauch" die Rede. Zwar ist diese Bezeichnung nicht ganz zutreffend, da Drittgebrauch und Eigengebrauch gegensätzliche Begriffsinhalte besitzen. Dennoch ist es die Gebräuchlichkeit des Ausdrucks, die

1) Siehe Fußnote 2) auf S. 35.

2) Zitat aus dem Urteil des Bay ObLG vom 22.2.1934, abgedruckt in JW 1934, 1637; vgl. dazu weiterhin die obigen Ausführungen auf S. 49 ff.

seine Verwendung notwendig macht.

Zusammengefaßt wird also folgende Einteilung der Wege vorgenommen. Rechtlich zerfallen alle bis auf den heutigen Zeitpunkt vorhandenen Wege in private und in öffentliche Wege. Nach der Art und Weise der Benutzung teilen sich die öffentlichen Wege in solche mit uneingeschränktem und beschränktem Gemeingebrauch auf, während die privaten Wege sich durch strikten Eigengebrauch oder erweiterten Eigengebrauch unterscheiden.

III. Rechtsregeln für die einzelnen Wegearten

Untersucht man nunmehr die getroffene Einteilung unter dem Gesichtspunkt der für die einzelnen Wegearten geltenden Rechtsregeln, so ergeben sich für die öffentlichen Straßen, und zwar sowohl für die im unbeschränkten wie für die im beschränkten Gemeingebrauch stehenden Straßen, keine Schwierigkeiten. Sie unterstehen den Grundsätzen des Wegerechts, die die privatrechtliche Verfügungsmacht des Eigentümers einschränken, soweit die öffentlich-rechtliche Sachherrschaft mit all den mit ihr verbundenen Rechten und Pflichten der zuständigen öffentlich-rechtlichen Körperschaft reicht.

Ebenso ergeben sich von den Rechtsfolgen her für die im strikten Eigengebrauch stehenden Privatwege keine Schwierigkeiten. Die privatrechtliche Verfügungsmacht besteht uneingeschränkt. Es kann keinen Gemeingebrauch geben, ebenso keine Straßenbaulast.¹⁾ Weiterhin bestehen keinerlei Veränderungs- oder Verwertungsverbote wie auch eine Sperrung oder Offenhaltung ganz dem Belieben des Eigentümers überlassen ist.²⁾ Die einzige Schranke für den Eigentümer ist der durch das Allgemeinwohl mitbestimmte Gebrauch des Eigentums i.S. des Art. 14 Abs. 2 des Grund-

1) Vgl. Kodal aaO. S. 534.

2) Vgl. Jahn in DÖV 1962, 292; so auch Kodal aaO. S. 534.

gesetzes.¹⁾

Fraglich aber kann sein, welche Rechtsregeln anwendbar sind für die Gruppe der im erweiterten Eigengebrauch stehenden Privatstraßen. Grundsätzlich gelten für diese Straßen die allgemeinen Regeln des Privatrechts. Ausnahmen von diesem Grundsatz sind jedoch dann erforderlich, soweit in tatsächlicher Hinsicht auf diesen Straßen öffentlicher Verkehr stattfindet. Zur Regelung dieses Verkehrs sind die Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes und StVO wie auch des Strafgesetzbuches anwendbar,²⁾ ebenso die Vorschriften des im jeweiligen Land geltenden Ordnungsbehördengesetzes.³⁾ Problematisch ist jedoch die Offenhaltungs- und die Unterhaltungspflicht.

1) Die Offenhaltungspflicht

Die Offenhaltungspflicht ist das Kriterium, das die Grenze zwischen der privatrechtlichen Verfügungsmacht und einer eventuell bestehenden öffentlich-rechtlichen Sachherrschaft kennzeichnet.

Eine Offenhaltungspflicht des privaten Eigentümers einer öffentlichen Straße gibt es nicht. Sie ist ersetzt durch die öffentlich-rechtliche Sachherrschaft und die Bindung an den Gemeingebrauch. Den Zweck der öffentlichen Straße, dem Gemeingebrauch zu dienen, darf der privatrechtlich weiterhin Verfügungsberechtigte nicht verhindern.⁴⁾

1) Vgl. Kodal aaO. S. 533, 534.

2) hM: vgl. Floegel-Hartung § 1 StVO Anm. 3 a) m.w.Nachw.; Martens aaO. S. 42; Kodal aaO. S. 536, 537 sowie derselbe unter dem Stichwort Straßenverkehrsrecht S. 700 ff; OLG Oldenburg in NJW 1966, 942; BGHSt 14, 384; Ganschezian-Finck "Öffentlicher Verkehr auf Privatwegen" in NJW 1963, 1811; Wiethaup aaO. RdL 1958, 311.

3) Drews-Wacke aaO. S. 235, 236.

4) Forsthoff aaO. S. 353; Germershausen-Seydel aaO. S. 96 sowie Bochalli in KomHdb S. 565; Peters, Verwaltungsrecht S. 484.

Im Vergleich dazu besteht bei den Straßen im erweiterten Eigengebrauch keine öffentliche Sachherrschaft, die letztlich die Offenhaltung garantieren würde. Somit könnte man hier wegen der durch keine öffentlich-rechtliche Sachherrschaft eingeschränkten privatrechtlichen Verfügungsmacht zu dem Schluß gelangen, daß dem jeweiligen Eigentümer einer solchen Straße eine Offenhaltungspflicht nicht auferlegt werden kann. Eine solche Argumentation würde allerdings den tatsächlichen Gegebenheiten nicht gerecht.

Es muß davon ausgegangen werden, daß diese Straßengruppe von einer Vielzahl von Personen benutzt wird, wobei nicht unbedingt die soziale Kontaktaufnahme zu dem Eigentümer der Straße das alleinige Motiv ist. Gerade diese Entwicklung war Anlaß für das Grundsatzurteil des Bay ObLG ¹⁾, das das Merkmal der Unwiderruflichkeit der Freigabe des Weges herausstellte und damit letztlich die Offenhaltungspflicht bejahte. Wie allerdings bereits aufgezeigt, ist die Rechtsprechung weitergegangen und hat das Merkmal der unwiderruflichen Freigabe als Kriterium der Öffentlichkeit eines Weges angesehen. Diese Rechtsprechung ist durch das BayWegeG kodifiziert worden. ²⁾ Diese Rechtsprechung ist von den Gerichten der anderen Länder der BRD, soweit ersichtlich, nicht übernommen worden und hat auch in den neueren Wegegesetzen keinen Eingang gefunden.

Gegen die Konstruktion des unwiderruflich dem öffentlichen Verkehr freigegebenen und damit öffentlichen Weges bestehen auch nicht unerhebliche Bedenken, wollte man sie ohne gesetzliche Grundlage zur Anwendung bringen!

1) vgl. oben Fußnote 5 auf Seite 7.

2) vgl. die ausführliche Darstellung oben auf S. 8.

a) Zum einen ist auf die Ungenauigkeit des Begriffs der Unwiderruflichkeit hinzuweisen. Denn auch nach der bayr. Rechtsprechung ist nicht jeder tatsächlich-öffentliche Weg ein öffentlicher i.S.d. Wegerechts. "Der Eigentümer eines solchen Weges (Privatweges) kann aber entweder ausdrücklich oder stillschweigend durch schlüssige Handlungen auf dem Wege einen allgemeinen Verkehr für jedermann zulassen so wird der Weg infolge seiner tatsächlichen Offenheit in den Bereich der verkehrspolizeilichen Verwaltungstätigkeiteinbezogen". ¹⁾ Im folgenden erfährt diese Definition die Abgrenzung zum Eigentümerweg i.S.d. wegerechtlichen öffentlichen Weges: "Nach der feststehenden Rechtspr. des BayObLG kann der Eigentümer eines Privatweges die Grundfläche aber auch durch ausdrückliche Erklärung oder stillschweigend durch schlüssige Handlungen, insbesondere durch Schaffung oder Duldung eines dauernden Zustandes, der einen Widerruf der Freigabe für den öffentlichen Verkehr von selbst nicht durchsetzbar und unmöglich macht, unter Verzicht auf das Recht des Widerrufs, dem allgemeinen Verkehr überlassen". ²⁾ Der tatsächlich-öffentliche (Privat)-Weg wird also dann zum öffentlichen Weg, wenn der Eigentümer einen dauernden Zustand schafft oder duldet, der einen Widerruf der Freigabe unmöglich macht und den Verzichtswillen auf einen Widerruf offenlegt. Diese Abgrenzung scheint auf den ersten Blick praktikabel und den Erfordernissen angepaßt zu sein. Wie sehr allerdings diese Abgrenzung mißverstanden werden kann, zeigt ein Urteil des BayObLG aus dem Jahr 1964. ³⁾

1) Zitat aus dem Urteil des BayObLG vom 22.2.1934 in JW 1934, 1674.

2) BayObLG aaO. S. 1674.

3) abgedruckt in NJW 1965, 1924 ff.

Darin findet sich der Satz: "Für die Eigenschaft eines tatsächlich-öffentlichen Weges genügt es nicht, daß er von der Allgemeinheit benutzt wird." ¹⁾ Diese Formulierung ist nicht richtig. Für die Eigenschaft eines tatsächlich-öffentlichen Weges genügt die tatsächliche Benutzung durch die Allgemeinheit. Nur für die Eigenschaft eines Eigentümerweges reicht sie nicht aus, sie ist dafür im Gegenteil ein negatives Kriterium.

Wenn sich allerdings schon in der Frage, was denn nun ein tatsächlich-öffentlicher Weg ist, keine Übereinstimmung in der Rechtsprechung eines Gerichtes feststellen läßt, so erscheint um so mehr fraglich, wie das Merkmal "dauernder Zustand, der den Widerruf auf Freigabe undurchsetzbar macht" praktikabel gehandhabt werden soll.

Es geht jedoch nicht allein um die Praktikabilität dieser Abgrenzung. An das Merkmal der "Undurchsetzbarkeit" der Freigabe anzuknüpfen, begegnet auch rechtlichen Bedenken. Das Recht, die Freigabe seines Privatweges zu widerrufen, folgt für den Eigentümer aus den Grundsätzen der Privatrechtsordnung. ²⁾ Es geht daher nicht an, die Frage des Rechts auf einen Widerruf an dem Problem einer eventuellen Durchsetzbarkeit zu messen. Nicht die Durchsetzbarkeit eines Rechts ist das Kriterium für dessen Bestehen; allein das Bestehen des Rechts ist entscheidend, die Frage der Durchsetzbarkeit dieses Rechts gehört in den Bereich der verfassungsmäßigen Rechtsschutzgarantie.

Insofern ist Bergenroth zuzustimmen, wenn er von der Unmöglichkeit spricht: "zwischen beiden "Arten" von "tatsächlich-öffentlichen" Wegen einen auch nur einigermaßen

1) Bay ObLG in NJW 65, 1925,

2) Kodal aaO. S. 533.

sicheren Trennungsstrich zu ziehen, was eine ebenso vermeidbare wie unerträgliche Rechtsunsicherheit zur Folge hat". ¹⁾

Weiterhin ergeben sich Bedenken rechtlicher Art, ein allgemeines Institut des "öffentlichen Weges aufgrund unwiderruflicher Freigabe durch den Eigentümer" zuzulassen.

Wie bereits im II. Kapitel oben auf S. 26 ff dargelegt, kann eine selbst durch Generationen andauernde tatsächliche Benutzung eines Privatweges nicht kraft Gewohnheitsrecht den Weg zum öffentlichen i.S.d. Wegerechts werden lassen. ²⁾ Dogmatisch kann daher das Gewohnheitsrecht, auch nicht in der Form einer Observanz, nicht "zur Begründung einer Unwiderruflichkeit der Freigabe" herangezogen werden. ³⁾

Allerdings könnte das Rechtsinstitut der Ersitzung die dogmatische Grundlage zur Behandlung der tatsächlich-öffentlichen Straßen als öffentliche i.S.d. Wegerechts bilden.

Dabei kann zunächst dahingestellt bleiben, ob das Institut der Ersitzung als Begründung für die Öffentlichkeit des Weges oder aber als Rechtsgrund einer Grunddienstbarkeit zugunsten einer Gemeinde oder eines anderen öffentlich-rechtlichen Verbandes anzusehen ist. ⁴⁾

Im Gegensatz zur unvordenklichen Verjährung, die sich auf das rechtmäßige Bestehen eines Zustandes bezieht, ⁵⁾

1) Bergenroth "Der öffentliche Weg" in MDR 1955, 21.

2) Jahn in DÖV 1962, 292 m.w. Nachw.

3) Vgl. die ausführliche Darstellung oben S. 26 ff.

4) Sowohl Bergenroth aaO. S. 21; auch Kodal aaO. S. 534.

5) Wolff § 37 III c) 3. "Rechtserwerb beweisende Frist".

ist unter Ersitzung Rechtserwerb innerhalb einer rechtsbegründenden Frist zu verstehen.¹⁾ Das bedeutet, daß eine an sich nicht bestehende Rechtsstellung aufgrund des Zeitablaufs seit Bestehen dieser entsprechender tatsächlicher Verhältnisse von der Rechtsordnung als bestehend anerkannt wird. Es kann jedoch nicht zweifelhaft sein, daß das Rechtsinstitut der Ersitzung im heutigen Verwaltungsrecht und damit im Wegerecht überhaupt nicht anwendbar ist.

Einerseits wird die Ersitzung als ein Rechtserwerb begründendes Institut erwähnt,²⁾ andererseits beschränkt sich Forsthoff darauf, festzustellen, daß die Ersitzung als "Erwerbstitel" nicht mehr in Betracht kommt. Ausführlicher zu dieser Frage äußert sich Jellinek,³⁾ der jedoch auch zu dem Schluß kommt, daß die Ersitzung keinen Erwerbsgrund für öffentliche Rechte darstellt. Zu diesem Ergebnis gelangt Jellinek insbesondere aufgrund der geschichtlichen Entwicklung.

So ist das Bestehen des Rechtsinstituts der Ersitzung umstritten. Allerdings kann man daran zweifeln, ob einerseits Jellinek und Forsthoff und andererseits Wolff mit ihren Ausführungen dasselbe Rechtsinstitut Ersitzung vor Augen haben. Während Jellinek die Ersitzung als "allgemeinen Erwerbsgrund" ausscheidet, bejaht Wolff die Ersitzung, nämlich die Möglichkeit des Erwerbs "einer fehlenden (aber scheinbar bestehenden) Berechtigung durch Zeitablauf. Sie bedarf jeweils gesetzlicher Bestimmung."⁴⁾ Das aber läßt nur den Schluß zu, daß hier das Rechtsinstitut der Ersitzung von verschiedenen Ausgangspunkten her gesehen wird.

1) Vgl. Wolff § 37 III c) 1.

2) So von Wolff § 37 III c) 1., Turegg-Kraus S. 98, ebenso von Forsthoff aaO. S. 186.

3) Jellinek aaO. S. 222.

4) Wolff § 37 III c) 1.

Das Begriffspaar, das sich bei der Betrachtungsweise in der Literatur gegenübersteht, ist: "allgemein" und "gesetzlich vorgesehen".

Während nun Wolff das letztere meint und als bestehend bejaht, stellt Jellinek den Begriff "allgemeiner Erwerbsgrund" in den Vordergrund und lehnt eine solche Möglichkeit der Ersitzung ab.

In Wirklichkeit ist man sich also darüber einig, daß eine Ersitzung als ein Rechtserwerb begründendes Rechtsinstitut allgemein nicht in Betracht kommt, sondern nur noch aufgrund besonderer gesetzlicher Bestimmungen. ¹⁾

Eine Begründung für diese wohl als herrschend zu bezeichnende Meinung wird allerdings nicht gegeben. Der eigentliche Grund dürfte darin zu suchen sein, daß ein allgemeines Rechtsinstitut der Ersitzung bezüglich unbeweglicher Sachen ²⁾ Eigentumsrechte beschränken, ja sogar völlig entziehen könnte. Die Zulassung eines allgemeinen Instituts der Ersitzung würde daher gegen Art. 14 Abs. 3 GG verstoßen, so daß die Ersitzung nur noch aufgrund gesetzlicher Regelungen in Betracht kommen kann.

Eine solche gesetzliche Regelung ist jedoch in den Wegegesetzen für das ehemals preußische Gebiet nicht enthalten, ebenso nicht in den neueren Gesetzen der einzelnen Länder. ³⁾ Da die rechtliche Unterscheidung

1) Vgl. dazu auch Turegg-Kraus S. 98, Germershausen-Seydel aaO. S. 5.

2) vgl. dazu die Ausführungen von Westermann S. 251 sowie die Darstellung bei Schallenberg aaO. S. 23.

3) Besonderheiten sind in diesem Zusammenhang, wie schon dargestellt, das HambWG, das die Konstruktion eines öffentlichen Eigentums eingeführt hat und das BayStrG, das die Form des Eigentümerweges als Besonderheit regelt.

zwischen widerruflich und unwiderruflich freigegebenen tatsächlich-öffentlichen Wegen aus den angeführten Gründen nicht überzeugend ist und daher nicht als Grundlage für die Behandlung der Frage der Offenhaltungspflicht bei Wegen und Straßen im erweiterten Eigengebrauch dienen kann, gilt es ein anderes Kriterium zu finden. ¹⁾

b) Die Zweckbestimmung der öffentlichen Straße ist die entweder eingeschränkte oder aber uneingeschränkte Benutzbarkeit durch die Allgemeinheit. ²⁾ Die Form der Benutzung einer öffentlichen Straße hängt somit von dem Zweck ab, dem sie zu dienen bestimmt ist. Insofern ergibt sich zwischen privaten und öffentlichen Straßen eine Parallelität. Zwar gibt es bei Privatstraßen keine öffentlich-rechtliche Zweckbestimmung. ³⁾ Jedoch unterliegen auch sie einer Zweckbestimmung, nämlich dem Gebrauchszweck, ⁴⁾ dem zu dienen der Eigentümer sie kraft seiner privatrechtlichen Verfügungsmacht bestimmt hat. Dabei kommt es nicht darauf an, daß seitens des Eigentümers irgendwelche Erklärungen abgegeben werden. Allein der Akt der Anlegung einer Privatstraße zu einem bestimmten Zweck ist das Entscheidende. Gerade darin zeigt sich das Wesen der uneingeschränkten Verfügungsmacht des Eigentümers, daß es ihm völlig überlassen bleibt, zu welchem Zweck er eine Straße anlegt.

1) wobei es darauf ankommt, dieses Kriterium vorerst allein bezüglich der Rechtsfolgen darzustellen.

2) Im Sinne eines beschränkten oder uneingeschränkten Gemeingebrauchs; vgl. dazu oben S. 34 ff.

3) Gerade die Widmung i. S. einer öffentlich-rechtlichen Zweckbestimmung ist das Wesensmerkmal einer öffentlichen Straße; Germershausen-Seydel aaO. S. 2; Pr. OVG 25, 207.

4) Schallenberg aaO. S. 56 spricht in diesen Fällen von "tatsächlichem Gemeingebrauch, nicht Gemeingebrauch im Rechtssinne"; so auch Wiethaup aaO. RdI 1958, 311.

Aus der Einteilung der Privatwege in Wege strikten Eigengebrauchs und erweiterten Eigengebrauchs ergibt sich nunmehr, welche Möglichkeiten der privaten Zweckbestimmung überhaupt bestehen. Es ist offensichtlich, daß dem Grundsatz nach davon ausgegangen werden kann, daß in der Regel ein Privatweg dem alleinigen Gebrauch des Eigentümers dienen soll. Andererseits sind auch Fälle denkbar, in denen der Ausschluß Dritter bei der Benutzung des Weges nicht beabsichtigt ist, da eine Mehrbenutzung durch Dritte mit der Anlage des Weges notwendigerweise verbunden ist. Darüberhinaus können Wege von Privaten auch angelegt werden, gerade um sie einer Fremdbenutzung zuzuführen. Aus welchen Motiven heraus der Eigentümer die jeweilige Zweckrichtung wählt, kann hier dahingestellt bleiben, obwohl in der Regel ein privat-wirtschaftliches Motiv vorhanden sein wird.

Bindet daher der Eigentümer die Anlage einer privaten Straße an einen Zweck, der notwendigerweise oder aber gewolltermaßen die Benutzung auch durch Dritte bzw. nur durch Dritte gleich welcher Intensität zum Inhalt hat, so unterwirft er sich selbst einer Beschränkung seiner eigenen, alleinigen Benutzungsrechte. Insoweit tritt eine "Zweck-Selbstbindung" ein. Aufgrund seiner freien privatrechtlichen Verfügungsmacht bestimmt der Eigentümer den Zweck, dem der von ihm angelegte Weg dienen soll. Er setzt damit einen ihn selbst bindenden Verpflichtungsgrund, der darin beruht, sich nicht entgegengesetzt zu dem von ihm verfolgten Anlagezweck verhalten zu können. ¹⁾

1) Die Selbstbindung beruht daher letztlich auf dem auch im öffentlichen Recht geltenden Grundsatz von Treu und Glauben. - vgl. dazu Forsthoff aaO. S. 162-165; Wolff § 25 I a) 1.

Im Zusammenhang mit dieser "Zweck-Selbstbindung" des Eigentümers muß auch die Offenhaltungspflicht gesehen werden. Sie ist mit der Zweckbindung untrennbar verknüpft.

Bindet der Eigentümer die Anlage eines Weges an einen der Zwecke, die den Gebrauch durch Dritte zum Inhalt haben, dann will er diesen Drittgebrauch. Die Verfolgung dieses Zweckes bewirkt für den Eigentümer gleichzeitig die Duldung des Drittgebrauchs kraft eigener Verpflichtung. Das bedeutet, daß ohne Zweckänderung eine Änderung der Bindung nicht eintreten kann. Andererseits kann durch Verhaltensweisen Dritter, die sich nicht im Rahmen der Zweckbestimmung halten, dennoch vom Eigentümer zeitweilig geduldet werden, eine über den Zweck hinausgehende Bindung nicht entstehen. In Bezug auf die Offenhaltungspflicht bedeutet diese "Zweck-Selbstbindung", daß der Eigentümer, der mit der Anlage des Weges Drittgebrauch bezweckt, sich selbst verpflichtet, den Weg für diesen offenzuhalten. Diese Offenhaltungspflicht trifft den Eigentümer eines im erweiterten Eigengebrauches stehenden Weges auf jeden Fall so lange, wie die Zweckbindung von ihm freiwillig aufrechterhalten wird. ¹⁾

Da die Selbstbindung des Eigentümers von der Zweckrichtung abhängt, kann die durch die Selbstbindung hervorgerufene Offenhaltungspflicht nur bei einer Änderung

1) Die Eigenverpflichtung ist dem Eigentümer schon deswegen gestattet, da er mit seinem Eigentum nach Belieben verfahren kann, soweit nicht das Gesetz oder Rechte Dritter entgegenstehen; vgl. § 903 BGB; so auch Wiethaup in RdL 1958, 311. Eine solche Verhaltensweise entspricht ebenfalls dem Art. 14 Abs. 2 GG.

oder Aufhebung der Zweckrichtung sich in ihrem Umfang ändern oder entfallen. ¹⁾ Die Selbstbindung des Eigentümers kann keine Pflichten hervorbringen, die dem Umfang nach größer sind als die Selbstbindung oder die die Selbstbindung zeitlich überdauern. Insofern hat der Grundsatz der durch keine andere als durch Art. 14 Abs. 2 GG beschränkten, privatrechtlichen Verfügungsmacht des Eigentümers hier seine Bedeutung. Eine Änderung der Offenhaltungspflicht, die aufgrund der Selbstbindung des Eigentümers besteht, kommt daher nur in Betracht, wenn der Eigentümer die Zweckrichtung ändert. ²⁾

- 1) Vgl. dazu Jahn in DÖV 1962, 294, der bei Privatwegen davon ausgeht, daß diese vom Eigentümer stets gesperrt werden können. Wiethaup in RdL 1958, 311 trifft diese Feststellung ebenfalls bezüglich der "eigentlichen Privatwege." Diese Ansicht berücksichtigt zu wenig die Interessen eventuell beteiligter Dritter und die vom Eigentümer der Wege verfolgten Zwecke.
- 2) Ebenso steht es mit dem Entfallen der Offenhaltungspflicht. Es ist geknüpft an die völlige Aufhebung der Zweckrichtung durch den Eigentümer.

Daraus ergibt sich die Frage, ob eine Änderung oder Aufhebung der Zweckrichtung stets im Belieben des Eigentümers steht.

Die Beantwortung dieser Frage hängt im wesentlichen davon ab, inwieweit die verfassungsrechtliche Norm des Art. 14 GG diesen Bereich ergreift. Insbesondere gilt es, Art. 14 Abs. 2 GG zu beachten. Danach soll der Gebrauch des Eigentums zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen. Dieser verfassungsrechtliche Grundsatz allein bietet für die hier anstehende Frage allerdings noch keine Lösung. Immerhin könnte aber die Änderung oder Aufhebung der Zweckrichtung durch den Eigentümer eine dem Wohl der Allgemeinheit zuwiderlaufende Maßnahme des Gebrauchs seines Eigentums darstellen. Dabei darf jedoch nicht außer Acht gelassen werden, daß die Offenhaltungspflicht an die bewußte und gewollte Zweckbindung geknüpft wurde. Zu unterscheiden sind daher in diesem Zusammenhang zwei Fallgestaltungen:

- aa) der vom Eigentümer gewählte Zweck entfällt, daraufhin will er den Weg sperren;
- bb) die Zweckrichtung bleibt bestehen, der Eigentümer wendet sich lediglich gegen die Offenhaltungspflicht.

Welche Handlungsweise des Eigentümers im Einzelfall zulässig ist, kann am besten durch die Heranziehung der Grundsätze der Rechtsprechung und Literatur zum Enteignungsrecht aufgezeigt werden. Denn es ist denkbar, daß in beiden erwähnten Fallgestaltungen an den Eigentümer eine Ordnungsverfügung ergeht, die die Sperrung des Weges untersagt. Untersucht man daher die Frage, ob eine solche hoheitliche Maßnahme Enteignungscharakter hat oder lediglich Inhalts- und Schrankenwirkung des Eigentumsgebrauchs darstellt, so ergeben sich gleichzeitig die Kriterien, die für eine Ausnahmeregelung von der Offenhaltungspflicht kennzeichnend sind. Würde näm-

lich eine derartige Verfügung lediglich die Sozialpflichtigkeit des Eigentümers festlegen, so stünde damit gleichzeitig fest, daß sich der Eigentümer ihr nicht nach Belieben entziehen kann.

Die Abgrenzung der Frage, wann eine Enteignung oder aber eine nach Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG zulässige Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums vorliegt, ist in Rechtsprechung und Literatur umstritten. Im wesentlichen stehen sich in der Beurteilung dieser Frage die modifizierte Einzelaktstheorie des Bundesgerichtshofes, die Schwere- oder auch Zumutbarkeitstheorie des Bundesverwaltungsgerichtes und die Theorie der Zweckentfremdung von Forsthoff gegenüber.

(1) In der grundlegenden Entscheidung vom 10. Juni 1952 ¹⁾ hat der BGH das Wesen der Enteignung mittels zweier Begriffe festgelegt. Diese sind: das Sonderopfer und der Einzeleingriff. Unter Sonderopfer wird dabei das materielle Kriterium verstanden, daß dem Betroffenen im Verhältnis zu anderen, sich in gleicher Lage befindlichen Personen - also unter einem Verstoß gegen den Gleichheitssatz - ein besonderes Opfer im Interesse der Allgemeinheit auferlegt wird. ²⁾ Formell wird die Enteignung gekennzeichnet durch den Einzeleingriff.

(2) Demgegenüber vertritt das BVerwG ³⁾ die sog. Schwere- oder auch Zumutbarkeitstheorie, die allein auf

1) BGHZ 6, 270.

2) Vgl. auch die Darstellung bei Forsthoff S. 312 sowie BGH in DVBl 1957, 861.

3) Vgl. BVerwGE 5, 143.

das materielle Kriterium der Schwere und Tragweite des jeweiligen Eingriffs abstellt. Diese Merkmale müssen im Einzelfall aufgrund aller Umstände beurteilt werden. So ist bei Grundstücken zu berücksichtigen, inwieweit andere Grundstücke gleichen Beschränkungen unterworfen sind. ¹⁾

(3) Forsthoff ²⁾ sieht das Wesen der Enteignung gekennzeichnet durch die Merkmale der Zweckentfremdung und der funktionsgerechten Verwendung. Wird dem Eigentümer eine Bindung auferlegt, die lediglich das Eigentum seinem Zweck nach erfaßt und dem Eigentümer eine funktionsgerechte Verwendung auferlegt, so handelt es sich um eine Maßnahme im Rahmen der Sozialbindung. Wird dem Eigentümer dagegen eine Bindung auferlegt, die das betroffene Objekt seinem Zweck entfremdet, so liegt eine Maßnahme mit Enteignungswirkung vor.

(4) So verschieden die Ausgangspunkte dieser Theorien auch sind, in der Gedankenführung sind sie sich durchaus ähnlich. So stellt Forsthoff ³⁾ auch darauf ab, "ob der eintretende Schaden noch als zumutbar angesehen werden kann." ⁴⁾ Das BVerwG geht zwar von der Schwere und Tragweite des Eingriffes aus. Um jedoch diese Beurteilung vornehmen zu können, bedient es sich der Forsthoffschen Abgrenzung der funktionsgerechten Verwendung. Mit dem Begriff der Sozialpflichtigkeit umschreibt der BGH ⁵⁾ die Abgrenzung, ob ein

1) Siehe dazu auch die Ausführungen von Forsthoff S. 317.

2) Forsthoff S. 318.

3) Siehe das Beispiel auf S. 319.

4) Hervorhebung durch Verfasser.

5) BGH in DVBl 1957, 861.

Sonderopfer vorliegt. In diesem Zusammenhang ist ausdrücklich von der Verwendungsweise ¹⁾ des Eigentums die Rede. Unter diesen Gegebenheiten ist es nicht erforderlich, die einzelnen Theorien gegenseitig abzuwägen. Auch das Bundesverfassungsgericht hat den Meinungsstreit offengelassen. ²⁾ Durch die bereits vorgenommene, nur nicht offen eingestandene Verquickung der Begriffe, Ansätze und einzelner Kriterien wird man nicht eine Theorie verwerfen und einer anderen folgen können. Im Gegenteil, gerade die verschiedenen Ausgangspunkte und Betrachtungsweisen bieten, faßt man sie ihrem Sinne nach zusammen, Argumente und Kriterien für eine sachgerechte Lösung.

Im folgenden soll daher von einer vermittelnden Meinung ausgegangen werden, die die Merkmale der einzelnen Theorien verbindet, wobei die Einzelaktstheorie des BGH den Ausgangspunkt bildet.

Es muß sich zunächst um einen Eingriff in das Eigentum handeln. Das ist bei beiden obigen Beispielen der Fall, denn durch eine Ordnungsverfügung als hoheitliche Maßnahme wird das Eigentumsrecht beschränkt. ³⁾ Weiterhin muß es sich um einen enteignenden Eingriff handeln. Ein solcher ist gekennzeichnet:

(a) durch das dem Betroffenen auferlegte Sonderopfer.

Das ist ein Verstoß gegen den Gleichheitsgrundsatz, der dann vorliegt, wenn eine Ungleichbehandlung des Betroffenen trotz wesentlich gleicher Interessenlage gegeben ist. ⁴⁾

1) BGH in DVBl 1957, 862.

2) Vgl. BVerfGE 20, 351.

3) Daher geht Jahn in DÖV 1962, 294 davon aus, daß der Eigentümer von Privatwegen diese stets und nach seinem unbeschränkten Belieben sperren könne.

4) So BGHZ 6, 270.

(b) Der Begriff des Sonderopfers läßt sich jedoch auch negativ abgrenzen. Insofern haben die Merkmale Sozialpflichtigkeit und Zweckentfremdung negativ abgrenzenden Charakter. So liegt ein Sonderopfer dann nicht vor, wenn aufgrund besonderer Situationsgebundenheit ¹⁾ der Eigentümer lediglich in die Schranken seiner Sozialpflichtigkeit verwiesen wird, bzw. lediglich die funktionsgerechte Verwendung des Eigentums angeordnet wird. ²⁾

Untersucht man danach die obigen Fallgestaltungen, so ergibt sich, daß bei Beibehaltung der Zweckrichtung der Eigentümer sich der Offenhaltungspflicht nicht entziehen kann. Es liegt kein Verstoß gegen den Gleichheitssatz vor, im Gegenteil bedeutet die Auferlegung der Offenhaltungspflicht die Anordnung einer wegen der besonderen Situationsgebundenheit funktionsgerechten Verwendung des Eigentums.

Schwieriger ist die Frage zu beantworten, inwieweit eine Zweckänderung durch den Eigentümer zulässig ist. Das kann nur im Einzelfall entschieden werden. Die Zweckänderung oder -aufhebung sind dann unzulässig, wenn die Anordnung der Aufrechterhaltung kein Sonderopfer im oben aufgezeigten Sinne darstellt. Insbesondere muß dabei das Merkmal der "besonderen Situationsgebundenheit" beachtet werden, dem gerade im Wegerecht schon wegen der tatsächlichen Verkehrsverhältnisse erhöhte Bedeutung zukommt.

1) So BGH in DVBl 1957, 861.

2) Vgl. dazu Forsthoff S. 318.

Danach läßt sich also festhalten, daß in Einzelfällen eine auf Dauer gerichtete Offenhaltungspflicht des Eigentümers einer im erweiterten Eigengebrauch stehenden Straße bestehen kann.¹⁾

2) Unterhaltungspflicht und Verkehrssicherungspflicht

Auch die Unterhaltungspflicht obliegt ebenso wie die Verkehrssicherungspflicht bei Privatstraßen, somit auch bei solchen im erweiterten Eigengebrauch, dem Eigentümer.²⁾ Ebenso wie die Offenhaltungspflicht kann sie jedoch nicht in höherem Maße dem Eigentümer auferlegt werden als die Zweckrichtung der Privatstraße erfordert. Nicht objektive, verkehrstechnische Maßstäbe abstrakter Art allein, sondern primär der subjektive, vom Eigentümer verfolgte Zweck können den Maßstab für die Unterhaltungspflicht bestimmen. Dieser Zweck bestimmt das Ausmaß der notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen. Als objektives Mindestanforderungsmerkmal ist zu fordern, daß eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung nicht eintreten kann.³⁾

3) Der Grundsatz der Zweck-Selbstbindung

Diesem Prinzip der Zweck-Selbstbindung seitens des Eigentümers einer Privatstraße ist auch nicht mit den Bedenken zu begegnen, die sich gegen die Aufspaltung zwischen tatsächlich-öffentlichen und den sog. Eigentümerwegen wenden.

Einerseits wird eine Begriffsaufspaltung und damit eine

1) Dagegen Jahn in DÖV 1962, 294; der allerdings auf die verschiedenen Verwendungszwecke bei Privatstraßen nicht abstellt.

2) Wiethaup in RdL 1958, 311.

3) Im Falle des Eintritts einer solchen Gefahr kann von den Ordnungsbehörden eingeschritten werden; vgl. dazu auch Drews-Wacke S. 235, 236.

durch Abgrenzungen immer hervorgerufene Rechtsunsicherheit vermieden. ¹⁾ Andererseits begegnet die hier vertretene Auffassung auch keinen verfassungsmäßigen Bedenken. Im Gegensatz zu der Auffassung über die Unwiderruflichkeit der Freigabe eines Weges durch den Eigentümer bewegt sich die Lösung über die Selbstbindung letztlich allein im Raum der uneingeschränkten privatrechtlichen Verfügungsmacht. Der Eigentümer ist in seiner Handlungsweise völlig frei und kann den Zweck bei der Anlage eines Weges aus freiem Ermessen wählen. Eine Einschränkung der privatrechtlichen Verfügungsmacht kann aber auch nicht darin gesehen werden, daß unter bestimmten Umständen die einmal vorgenommene Zweckrichtung nicht mehr geändert oder aufgehoben werden kann. ²⁾ Die Grenze der privatrechtlichen Verfügungsmacht ist gekennzeichnet durch die Sozialpflichtigkeit des Eigentums gemäß Art. 14 II GG. Somit konkretisiert die hier vertretene Auffassung lediglich die ohnehin bestehende Sozialpflichtigkeit des Eigentums für den Fall der Offenhaltungs- und Unterhaltungspflicht.

Im übrigen ist die Handhabung dieser Lösung durchaus praktikabel. Sie verzichtet bewußt darauf, irgendwelche Erklärungen von dem Eigentümer des Privatweges zu fordern. Ausgangspunkt ist allein die Frage nach dem Zweck der Anlage des Weges, der durch die tatsächlichen Gegebenheiten im Einzelfall offen hervortritt. Schwierigkeiten, die jeweilige Zweckrichtung zu er-

1) Daher ja auch die Bedenken bei Bergenroth aaO. S. 21.

2) Vgl. die Voraussetzungen einer solchen Änderung oder Aufhebung der Zweckrichtung oben S. 59 ff.

kennen, dürften nicht auftauchen. ¹⁾

- 1) So ist z.B. die Zweckrichtung bei Straßen und Plätzen der Bundesbahn, die als Privatstraßen anzusehen sind, -vgl. dazu Kodal, Stichwort "Eisenbahnwege" S. 176; auch Hamann, die Unterhaltung dem öffentlichen Verkehr dienender Bahnhofszufahrwege, in DVBl 1962, 703, -darin zu erblicken, die Straßen gerade dem Zugang Dritter zu eröffnen; ebenso liegt der Fall bei privaten Straßen zu Gasthäusern und den dort angelegten Privatparkplätzen. Es ist offensichtlich, daß letztere nicht dem alleinigen Benutzungsrecht des Eigentümers dienen sollen. Als Beispiel für einen Weg in striktem Eigengebrauch ist zu nennen der von einem in abgelegener Gegend wohnenden Bauern angelegte Weg zu seinem Hof, vgl. dazu die genauere Darstellung sowie Fußnote 5) auf S. 45.

IV. K a p i t e l

Die Einordnung der Unternehmerstraßen nach bisherigen Grundsätzen

Der Begriff der Unternehmerstraßen ist in diesem Zusammenhang als reine Tatsachenbezeichnung zu verstehen¹⁾ und soll als solcher verwendet werden, weil er die tatsächliche Situation, wie sie am Anfang dieser Untersuchung beschrieben ist, in aller Kürze und am besten kennzeichnet.

In diesem Kapitel sollen nun die Unternehmerstraßen eingeordnet werden. Dabei ist zu unterscheiden:

Sind die Unternehmerstraßen von vornherein als öffentliche oder private Straßen angelegt worden?

Bestehen die als Privatstraßen angelegten Straßen als solche bis heute fort?

Es kann bei den Unternehmerstraßen fast ausnahmslos davon ausgegangen werden, daß eine ausdrückliche Widmung i.S. eines formellen Widmungsaktes nicht vorliegt.²⁾

1) Vgl. die Ausführungen oben S. 5 und 40.

2) An dieser Stelle ist auf die als Anhang beigefügten einzelnen Beschlüsse hinzuweisen. Aus den Formulierungen selbst läßt sich keine formelle Widmungsverfügung entnehmen. Auf die Bedeutung einzelner Regelungen sowie der geäußerten Rechtsansichten soll später eingegangen werden.

Dies gilt sowohl für die außerhalb wie auch für die innerhalb einer geschlossenen Ortschaft angelegten Siedlungsstraßen. Mangels einer ausdrücklichen Widmungserklärung können daher nur die Formulierungen der einzelnen Ansiedlungsgenehmigungen nach dem PrAnsG¹⁾ und der dazu ergangenen Leistungsbescheide²⁾ sowie der Baugenehmigungen der jeweiligen Gemeinde³⁾ herangezogen werden, um zu prüfen, ob der Wille der Eigentümer, der Gemeinden und der Genehmigungsbehörden dahinging, von vornherein öffentliche Straßen anzulegen.

I. Die ursprüngliche Anlegemöglichkeit der Unternehmerstraßen als öffentliche oder private Straßen

- 1) Die Rechtsverhältnisse der Siedlungsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften
 - a) In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß bei dieser Prüfung nicht allein darauf abgestellt werden kann, daß die Siedlungsstraßen von Personen des Privatrechts angelegt worden sind und in ihrem Eigentum stehen. Es ist einhellige Meinung in Rechtsprechung und Literatur,⁴⁾ daß ein öffentlicher Weg im Eigentum einer

-
- 1) Gesetz betreffend die Gründung neuer Ansiedlungen vom 25. August 1876, PrGS S. 405; Neufassung vom 10. August 1904, PrGS S. 227; siehe dazu die Abschriften dieser Gesetze, die im Anhang beigelegt sind.
 - 2) Für Siedlungsvorhaben außerhalb geschlossener Ortschaften.
 - 3) Für Siedlungsvorhaben innerhalb geschlossener Ortschaften.
 - 4) Vgl. dazu PROVGE 12, 271; 19, 368; 25, 267; RGZ 8, 158; Germershausen-Seydel aaO. S. 6; Jahn in DÖV 1962, 292; Schallenberg aaO. S. 57, 58; Kodal aaO. S. 146; Forsthoff aaO. S. 350; Wolff § 57 I a) 1.; vgl. weiterhin die Ausführungen oben S. 32 ff.

Privatperson stehen kann.¹⁾ Das aber bedeutet umgekehrt, daß aus den Eigentumsverhältnissen an einem Weg nicht notwendigerweise auf seinen Rechtscharakter geschlossen werden kann. Aus diesem Grunde kann daher bei der Untersuchung der Siedlungsstraßen nicht allein auf die Person des Privatrechts als Eigentümer der Straßen abgestellt werden.²⁾

b) Weiterhin könnte man daran denken, aus dem Sinn der Vorschriften des PrAnsGs eine Erforderlichkeit der Anlegung von öffentlichen Straßen herzuleiten. Da von den Unternehmern gemäß § 18 PrAnsG³⁾ gefordert wurde, in einem Plan "nachzuweisen, in welcher Art die Gemeinde-, Kirchen- und Schulverhältnisse geordnet werden sollten", könnte man der Ansicht sein, daß dem privaten Unternehmer auferlegt werden sollte, die notwendigen öffentlichen Einrichtungen i.S. des § 18 anzulegen, wobei darunter auch die Siedlungsstraßen fallen könnten. Sicherlich war es den Ansiedlungsbehörden nach den Vorschriften des PrAnsGs nicht verwehrt, von vornherein den Bau öffentlicher Siedlungsstraßen zu verlangen. Andererseits ist zu beachten, daß durch die Verweisung des § 19 S. 2 PrAnsG die Anwendbarkeit des § 14 erklärt wird, der einen "jederzeit offenen Weg" zu der geplanten Ansiedlung verlangt. Das Gesetz geht daher von der Voraussetzung aus, daß eine Notwendigkeit bestand, dem Anleger der Siedlung eine Offenhaltungs-

1) An dieser Stelle sei nochmals auf die Regelung des § 4 HambWG hingewiesen, die ein öffentliches Eigentum begründet.

2) Das bedeutet aber nicht, daß die Frage der Anlegung einer Straße durch einen Privaten nicht doch Auswirkungen auf die Rechtsqualität der Straße haben kann; vgl. dazu die späteren Ausführungen unten auf S. 107 ff., in denen im Rahmen der Erforschung des Willens des Eigentümers die Anlegung einer Straße als willens- und zweckgerichtete Handlung mit einem bestimmten Erklärungswert angesehen wird.

3) § 18 aF. (Anlage 1a)); vgl. Art. I § 17 PrAnsG in der Neufassung von 1904, der äußerlich etwas anders formuliert ist. (Anlage 1 b).

pflicht aufzuerlegen. Diese war aber nur dann erforderlich, wenn die Anlage eines Privatweges der Regelfall und deshalb u.U. mit einer Sperrung seitens des Unternehmers zu rechnen war.¹⁾ Wenn daher im Rahmen der Bestimmungen über die Anlage einer Kolonie auf § 14 verwiesen wird, läßt das den Schluß zu, daß für diese Fälle die Anlegung von Privatwegen mindestens nicht ausgeschlossen werden sollte. Aus dem Sinn der Vorschriften läßt sich aber sogar der Schluß ziehen, daß im Rahmen der Anlage öffentlicher Einrichtungen auch die Anlage öffentlicher Straßen von den Ansiedlungsbehörden nicht zwingend gewollt war.

Ein gegenteiliger Schluß würde auch den tatsächlichen Gegebenheiten nicht gerecht. Es kann davon ausgegangen werden, daß die Kolonien innerhalb kürzester Zeit errichtet wurden. Die gemeindlichen Einrichtungen i.S.d. § 18 PrAnsG waren für die in diesen Kolonien wohnenden Menschen entweder nicht ausreichend oder nicht zu erreichen. Diese Konzentration der Arbeiter geschah im Interesse der Bergwerksgesellschaften. Daher ging man davon aus, daß ein solcher Siedlungsveranlasser auch die für die dort wohnenden Menschen notwendigen Einrichtungen schaffen sollte, weil die Ansiedlungsbehörden und die Gemeinden entweder diese nicht als Gemeinschaftsaufgabe zu Lasten der Allgemeinheit auffaßten oder (und) zur Schaffung solcher Einrichtungen finanziell gar nicht in der Lage waren.

Allein die Festsetzung der Leistungen der Unternehmer nach den Vorschriften des PrAnsGs läßt daher keinen Schluß auf den Willen der Beteiligten zu, daß die in den Kolonien anzulegenden Straßen öffentliche Straßen sein sollten.

1) PROVGE 80, 207.

c) Es muß daher im einzelnen geprüft werden, ob seitens der Rechtsbeteiligten Äußerungen oder Handlungen vorliegen, aus denen schlüssig gefolgert werden kann, daß die Unternehmerstraßen von vornherein als öffentliche Straßen angelegt worden sind. ¹⁾

aa) In den Leistungsbescheiden der Kreisausschüsse finden sich häufig Formulierungen, die den Charakter der anzulegenden Straßen betreffen. Ohne diese Formulierungen im einzelnen hier darzulegen - was aus Gründen des Umfangs der Untersuchung untunlich ist - lassen sich die Formulierungen allgemein in zwei Gruppen aufteilen: einerseits die wohl überwiegende Gruppe, in der davon die Rede ist, daß die jeweiligen Straßen für den öffentlichen Verkehr freizuhalten sind, andererseits wird bestimmt, daß die Straßen öffentliche sind oder zu widmen sind. ²⁾

Läßt sich in den Ansiedlungsgenehmigungen eine ausdrückliche Widmungspflicht oder die Bestimmung der Öffentlichkeit finden, so sind die dort erwähnten Straßen öffentliche i.S.d. Wegerechts. Eine andere Frage ist, ob die für solche öffentlichen Straßen den Unternehmern auf Dauer auferlegte Unterhaltungspflicht noch heute bestehen kann. ³⁾ Es bleibt jedoch zu überprüfen, in-

-
- 1) Vgl. dazu Kodal aaO. S. 394; PROVGE 20, 217; 25, 212; 27, 401; 54, 342; 72, 300; 80, 206; 94, 145; Insoweit soll der Widmungstheorie des PROVGE gefolgt werden, da "man jedoch heute schon von einem Gewohnheitsrecht reden kann, welches das Rechtsinstitut der Widmung im Bereich des Wegerechts geschaffen hat" - Zitat aus Schallenberg aaO. S. 23; Voß aaO. S. 10.
- 2) wobei gleichzeitig die Unterhaltungspflicht auf Dauer oder einen bestimmten Zeitraum von meistens 5 Jahren den Unternehmern auferlegt wurde. Siehe Anhang.
- 3) Vgl. dazu das nicht veröffentlichte Urteil des OVG Münster vom 10.12.1962 - AZ: IV A 1276/60 -, das darauf aufbaut, daß die Straße, deren Unterhaltung zwischen den Parteien streitig war, unstreitig eine öffentliche Straße war.

wieweit die anderen Formulierungen ebenfalls den Schluß zulassen, daß die Straßen als öffentliche angelegt werden sollten.

Soweit neben der Bezeichnung der Freihaltung für den öffentlichen Verkehr auch der Ausdruck des "offenen Weges" verwendet wird, ist die Verbindungslinie zu dem Begriff des jederzeit offenen Weges i.S.d. § 14 PrAnsG offensichtlich. Dort, wo die Offenhaltung der vom Unternehmer anzulegenden Straßen angeordnet wird, wird damit ein offener Weg geschaffen. Wie aber bereits dargelegt, meint § 14 PrAnsG die Fälle der Privatwege, die offenzuhalten der Unternehmer verpflichtet werden sollte.¹⁾ Es spricht daher einiges dafür, diese Gruppe der Leistungsbescheide so auszulegen, als sei von vornherein der Wille der Beteiligten auf die Anlage von Privatstraßen gerichtet worden.

Es soll allerdings nicht verkannt werden, daß der Wille zur Anlage einer Privatstraße aus den oben genannten Formulierungen zumindestens nicht eindeutig ist. Der Wille der Beteiligten, von vornherein öffentliche Straßen anlegen zu wollen, muß umgekehrt jedoch eindeutig festgestellt werden können,²⁾ so daß in allen anderen Fällen ein schlüssiger Wille der Beteiligten, die Straßen zu widmen, nicht festgestellt werden kann.

bb) Häufig sind in den Ansiedlungsgenehmigungen auch Einzelheiten über die technische Bauausführung zu finden. Diese wurden in der Regel von der Ansiedlungsbehörde und dem Unternehmer als Anleger der Straße aus-

1) PROVGE 80, 207.

2) Vgl. für das Erfordernis dieses strengen Widmungsnachweises insbesondere PROVGE 20, 215; 59, 410; 65, 301; 76, 370 und Jahn in DÖV 1962, 293.

gehandelt. Da nach den Vorschriften des PrAnSGs eine verbindliche Regelung für die Ansiedlungsbehörden in dieser Frage nicht bestand, war aufgrund des diesen Behörden eingeräumten Ermessens eine Regelung im Rahmen der Erteilung der Genehmigung möglich. Fraglich aber ist, ob die Regelung über Einzelheiten der technischen Bauausführung den Willen der Beteiligten auf Anlegung öffentlicher Straßen erweist.

In diesem Zusammenhang sind zwei Entscheidungen des PrOVGs zu beachten, wobei es darauf ankommt, inwieweit die technische Bauausführung sowie die Gesamtheit der Anlage der Siedlung ein Indiz für einen von vornherein auf die Anlegung von öffentlichen Straßen gerichteten Willen darstellen können.

Der eine Fall ¹⁾ betrifft eine vom Eigentümer angelegte Hofeinfahrt, die sich zu einem Durchgangsweg entwickelt hatte. Es war die Frage zu klären, ob dieser Weg ein öffentlicher i. S. des Wegerechts war. In seiner Argumentation ging das PrOVG ²⁾ davon aus, daß ein ausdrücklicher Widmungsnachweis nicht erbracht werden konnte und sich ebenfalls aus den technischen Einzelheiten der Bauausführung, die dem Eigentümer auferlegt worden waren, keine Anhaltspunkte für einen Widmungswillen ergaben.

Einerseits ist darin zu erkennen, daß das PrOVG durchaus die Möglichkeit in Betracht gezogen hat, technische Einzelheiten der Bauausführung bei der Frage nach einem vorhandenen Widmungswillen heranzuziehen. Andererseits ist jedoch zu beachten, daß die Bestimmungen der tech-

1) PrOVGE 19, 368.

2) aaO. S. 368.

nischen Bauausführung in Relation gesetzt werden zu dem bereits ausgebauten Ortsstraßennetz. ¹⁾
Daraus ergaben sich gerade hier die Konsequenzen, daß sich die Bauausführung nicht mit den Rechtsvorstellungen über ein öffentliches Straßennetz in Einklang bringen ließ und daher die Öffentlichkeit zu verneinen war.

Außerdem ist zu bedenken, daß im Sinne polizeirechtlicher Sicherheit die Ansiedlungsveranlasser gemäß §§ 18, 14 PrAnStG ²⁾ zur Schaffung offener Wege (Privatwege) ³⁾ angehalten werden konnten. Es ist daher nur verständlich, wenn demgemäß zur Erhaltung dieser Sicherheit Vorschriften zur technischen Beschaffenheit der Siedlungsstraßen aufgestellt wurden. Die Tatsache, daß in den Ansiedlungsgenehmigungen überhaupt Einzelheiten der technischen Bauausführung bezüglich der Straßen geregelt sind, hat daher keinen Indizwert, da ja nach allgemein geltendem Baurecht auch bezüglich der einzelnen Wohnungsbauvorhaben technische Einzelheiten zu regeln waren. Allerdings können technische Einzelheiten dann einen Indizwert besitzen, wenn durch diese Regelungen insgesamt in der Öffentlichkeit das Bild eines öffentlichen Straßennetzes entsteht und Erklärungen oder Handlungen des Eigentümers diesem Indiz, das auf den Willen zur Anlegung öffentlicher Straßen schließen läßt, nicht entgegenstehen.

Dem anderen vom ProVG entschiedenen Fall ⁴⁾ liegt folgender Sachverhalt zugrunde: Auf einem ca. 400 ha

1) Es handelt sich hier allerdings um eine Anlage innerhalb geschlossener Ortschaft, die nicht unbedingt vergleichbar ist mit den in diesem Abschnitt behandelten Anlagen außerhalb geschlossener Ortschaften.

2) § 14 n.F.

3) Vgl. oben S. 69.

4) abgedruckt in ProVGE 80, 207.

großen Gelände sollte eine Ortschaft mit allen öffentlich-rechtlichen Einrichtungen auf Veranlassung des Forstfiskus entstehen, wobei in der Ansiedlungsgenehmigung bestimmt war, "daß die angelegten und bebauungsplanmäßig (hier nach wegepolizeilich bestätigten Fluchtlinienplänen) festgelegten Straßen und Plätze mit allem Zubehör unentgeltlich der Gemeinde zu Überlassen seien".¹⁾ Als Ziel dieser Ansiedlung ist angegeben, daß zunächst ein abzuzweigender Gutsbezirk, später eine selbständige Landgemeinde entstehen sollte. Zur Erreichung dieses Zieles sollte von vornherein das ganze Gelände aufgeteilt und mit Straßen versehen werden.

Diese Anhaltspunkte in der Ansiedlungsgenehmigung reichten dem ProVG unter Würdigung der gesamten Anlage aus, um auf den von vornherein vorhandenen Willen aller Beteiligten zu schließen, öffentliche Straßen anlegen zu wollen.

Diese Entscheidung leuchtet ein. Immerhin konnte sich das ProVG auf ein in der Ansiedlungsgenehmigung zum Ausdruck gekommenes Ziel stützen, nämlich die Schaffung einer selbständigen Landgemeinde. Diesem erklärten Ziel der Beteiligten dienten alle weiteren Abmachungen und Auflagen. Wenn dann - zur Erreichung dieses Zieles - die Straßen nach wegepolizeilich bestätigten Fluchtlinienplänen angelegt wurden, verbunden mit der unentgeltlichen Überlassungspflicht an die Gemeinde, so entsteht bereits mit der Anlage die Vorstellung eines öffentlichen Straßennetzes.²⁾

Es ist allerdings festzuhalten, daß das ProVG in dieser Entscheidung keineswegs allein auf die Größe der anzulegenden Ansiedlung abstellt. Wesentlich ist vielmehr,

1) ProVGE 80, 210.

2) Vgl. ProVGE 19, 368.

die Gesamtkonzeption einschließlich technischer Ausführung, unentgeltlicher Überlassungspflicht und des Planzieles der Schaffung einer selbständigen Landgemeinde. Aus dieser Gesamtkonzeption konnte auf den Willen der Beteiligten, von vornherein öffentliche Straßen anlegen zu wollen, geschlossen werden, ohne daß es auf den Umfang des Siedlungsvorhabens ankam.

Die entscheidende Frage aber ist, inwieweit die Rechtsgedanken dieses Urteils des ProVG generell auf die Fälle der Anlegung von Bergwerkskolonien anwendbar sind, d.h. ob ihm allgemeine Grundsätze für die rechtliche Betrachtung der Unternehmerstraßen zu entnehmen sind. Vergleichbar mit dem vom ProVG entschiedenen Fall sind die Bergwerkskolonien allenfalls in ihrem Umfang; aber auch dieser ist unterschiedlich bezüglich der einzelnen Kolonien. Der Umfang der Ansiedlung allein war aber nicht grundlegend für die Argumentation des ProVG. Die für diesen Fall maßgeblichen weiteren Anhaltspunkte sind jedoch in der Regel bei der Anlegung der Kolonien nicht vorhanden. ¹⁾

Daher bleibt festzuhalten, daß die Gesamtkonzeption einer Ansiedlung durchaus auf den Willen schließen lassen kann, öffentliche Straßen anzulegen. Die Gesamtkonzeption muß allerdings mehr umfassen als allein die Größe oder den Umfang einer Ansiedlung. Das aber ist in der Regel bei den Ansiedlungsgenehmigungen für die An-

1) Soweit allerdings eine kurzfristige Überlassungspflicht des Unternehmers an eine Gemeinde in den Ansiedlungsgenehmigungen geregelt ist, kann daraus der Wille der Beteiligten zu entnehmen sein, daß Straßen als öffentliche anlegen zu wollen.

lage der Bergwerkskolonien nicht der Fall. ¹⁾

cc) Ein von vornherein vorhandener Widmungswille der Beteiligten kann sich auch aus konkludenten Handlungen ergeben. ²⁾ Er muß jedoch nachweisbar vorhanden sein. ³⁾

Gemeinden konnten z.B. nach Fertigstellung der Siedlungsstraßen von den übrigen Anliegern Anliegerbeiträge gemäß § 15 des Preußischen Fluchtliniengesetzes fordern. Hierzu waren die Gemeinden befugt aufgrund eines Ortsstatus, allerdings nur für Straßen i.S.d. § 15 FlG, d.h. für öffentliche Straßen. ⁴⁾ Anliegerbeiträge für die von den Bergwerksgesellschaften angelegten Straßen konnten die Gemeinden also nur erheben, wenn sie selbst der Meinung waren, es handle sich bei diesen Straßen um öffentliche. Somit läßt die Erhebung der Anliegerbeiträge nach Fertigstellung der Straßen nur den Schluß zu, daß der Wille aller Beteiligten von vornherein auf Anlegung öffentlicher Straßen gerichtet war.

-
- 1) Nicht in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen sind die Vorschriften über die technische Beschaffenheit der Straßen einschließlich der Beleuchtungspflicht. Diese Probleme gehören allein in den Bereich polizeirechtlicher Sicherheitsvorschriften, die der Siedlungsveranlasser zu berücksichtigen hat. Germershausen-Seydel aaO. S. 73 m.w.Nachw.
 - 2) Theorie der "stillschweigenden Widmungserklärung" des PROVg; vgl. PROVGE 25, 212; 59, 410; 76, 370; 86, 313; 94, 145; Germershausen-Seydel aaO. S. 11 m.w.Nachw.
 - 3) In einem solchen Fall handelt es sich nicht um den bereits angedeuteten Streit - vgl. Fußnote 1) auf S. 26 d.A. - über die Anwendbarkeit der Widmungstheorie der PROVg oder der Grundsätze der Unvordenklichen Verjährung. Dabei geht es allein darum, nach welchen Grundsätzen zu entscheiden ist, wenn bei alten Wegen die Nachweisbarkeit gerade nicht mehr möglich ist; wie hier auch Kodal aaO. S. 394.
 - 4) Vgl. Saran aaO. S. 24; ebenso v. Strauß u. Torney und Saß, Kommentar zum Straßen- und Baufluchtengesetz 7. Aufl. 1934 unveränderter Nachdruck 1957 S. 44 sowie PROVGE 19, 368; 20, 225; 80, 914; Schallenberg aaO. S. 89.

Häufig wurden die Siedlungsstraßen auch von öffentlichen Verkehrsmitteln befahren. Fraglich kann sein, ob diesem Umstand ein Indizwert hinsichtlich eines von vornherein vorhandenen Widmungswillens beigemessen werden kann. Ohne die jeweiligen Einzelheiten eines solchen Falles läßt sich diese Frage schwerlich abschließend beurteilen. Soweit allerdings privatrechtlich organisierte, überregionale Unternehmen die Verkehrsbetriebe führten und insoweit bezüglich der Einrichtung als auch der Durchführung des öffentlichen Verkehrs in den einzelnen Siedlungsstraßen weder die Gemeinden noch die Aufsichtsbehörden beteiligt waren, kann diese Tatsache keinen Hinweis auf einen Widmungswillen geben. Sind die Verkehrsbetriebe an die Bergwerksgesellschaften herangetreten, so werden sich häufig in den Niederschriften dieser Verhandlungen Hinweise darauf finden lassen, daß die Gesellschaften sich bereitfanden, das Befahren der Siedlungsstraßen zu genehmigen oder zu gestatten. Ebenso ist es vorgekommen, daß die Bergwerksgesellschaften an die Verkehrsbetriebe herangetreten sind, speziell für die Kolonien eine Verkehrslinie einzurichten, da an sich ein öffentliches Bedürfnis dafür nicht bestand. In der Regel wurde in solchen Verhandlungen seitens der Bergwerksgesellschaften der für die Errichtung der jeweiligen Verkehrslinie (Bus oder Straßenbahn) notwendige Ausbau der Straßen angeboten und übernommen.

In all diesen Fällen läßt sich ein Widmungswille der Beteiligten gerade nicht feststellen, können jedoch mangels irgendwelcher Unterlagen solche Einzelumstände nicht mehr herangezogen werden, so kommt m.E. allein der Tatsache, daß öffentliche Verkehrsmittel die Siedlungsstraßen befahren haben, kein Indizwert bezüglich eines Widmungswillens zu. Es ist allgemein anerkannt, daß allein die Tatsache, daß öffentlicher Verkehr auf einer Straße stattfindet, nicht den Schluß zuläßt, es

handele sich um eine öffentliche Straße. ¹⁾ Einen höheren Indizwert als die Tatsache des öffentlichen Verkehrs kann daher aber auch nicht dem Befahren der Siedlungsstraßen durch öffentliche Verkehrsmittel beigemessen werden, falls diese nicht kommunale öffentliche Einrichtungen sind. ²⁾

Es gibt jedoch auch Umstände oder Handlungen der Beteiligten, aus denen sich schlüssig der Wille auf Anlegung von Privatstraßen ergibt. Häufig waren ganze Wohnsiedlungen mit der Außenwelt nicht ausdrücklich durch die Ansiedlungserlaubnis verbunden und ein in sich völlig selbständiges Wohngebiet. Weder für die Gesamtheit dieser Siedlungsstraßen noch für einzelne Straßen läßt sich dann ein Widmungsnachweis erbringen.

Das gilt insbesondere dann, wenn ganze Siedlungen oder aber einzelne Teile durch Schranken von der Außenwelt abgeschnitten waren und nur mit besonderen Erlaubnisscheinen befahren werden durften. Ähnlich sind die Fälle zu beurteilen, in denen Hausierverbote durch Schilder an den Wänden der Koloniehäuser kenntlich gemacht werden. Gegen Zuwiderhandlungen wurde "Strafe" angedroht. ³⁾ Ebenso ist der Umstand von Bedeutung, daß gegenüber einer Bergwerksgesellschaft seitens der Gemeinde ein zwangsweises Gestattungsverfahren zur Durchführung von Kanalisationsarbeiten notwendig geworden

-
- 1) Vgl. Jahn aaO. DÖV 1962, 293; Forsthoff S. 354; ProVGE 20,207; 25,212; 53,294; 71,349; BezVG Berlin-Zehlendorf in NJW 1951, 416; Jellinek Verwaltungsrecht 3. Auflage 1948 S. 509; Kodal S. 394, 535; Bochall in KomHdb S. 562; Germershausen-Seydel aaO. S. 13 u. S. 5.
 - 2) Aber auch dann kommt es zunächst auf die vertraglichen Formulierungen an, ehe in dieser Tatsache ein Indiz gesehen werden kann.
 - 3) Gemeint ist die Drohung mit einer Strafanzeige, da eine Strafe nicht von einer privatrechtlichen Gesellschaft angedroht werden kann.

war. ¹⁾

Alle diese Einzelheiten sprechen eher für den Willen der Beteiligten, daß von vornherein private Straßen angelegt werden sollten.

Ein weiteres wichtiges Indiz stellt die Vornahme von Unterhaltungsarbeiten dar. Nun bedeutet die Unterhaltung der Straßen durch den Privaten meist nicht, daß es sich um Privatstraßen handelt. ²⁾ Wie bereits dargestellt, ist in manchen Fällen trotz Schaffung einer öffentlichen Straße dem Privaten eine zeitlich begrenzte oder aber auf Dauer gerichtete Unterhaltungspflicht auferlegt worden. Aus der Tatsache, soweit sie festgestellt werden kann, daß z.B. Unternehmer die Unterhaltung der Straßen durchgeführt haben, läßt sich nicht zwingend schließen, es handele sich um die Unterhaltung einer Privatstraße. Ebenso kann es sich um die Erfüllung einer in der Ansiedlungsgenehmigung geregelten Unterhaltungspflicht für einen öffentlichen Weg handeln.

Andererseits muß die Feststellung des Vorliegens einer Widmung darauf gerichtet sein, daß die Wegepolizeibehörde durch Handlungen zum Ausdruck gebracht hat, daß ihr die Herrschaft über den Weg zusteht. ³⁾ Auch muß für einen Weg feststehen, daß die Unterhaltung des Weges öffentlich-rechtlich übernommen worden ist. ⁴⁾ Ohne die Regelung dieser Pflicht kann kein öffentlicher Weg entstehen. ⁵⁾ Es müßte daher festgestellt werden, daß

1) Siehe dazu Wiethaup in RdL 1958, 312 sowie v. Strauß-Torney und Saß aaO. S. 46.

2) Zu weitgehend allerdings Bochallı in KomHdb S. 563, der dieser Frage überhaupt keine Bedeutung beimessen will.

3) OLG Hamm in NJW 1953, 1519.

4) Germershausen-Seydel aaO. S. 11.

5) Vgl. Kodal aaO. S. 394.

Unterhaltungsarbeiten an dem Weg in der Überzeugung von seiner Eigenschaft als öffentlicher Weg vorgenommen worden sind. ¹⁾ Das aber bedeutet in diesem Zusammenhang, daß das Fehlen von Unterhaltungsarbeiten im Bewußtsein der Erfüllung einer öffentlich-rechtlichen Pflicht ein Indiz zur Verneinung der Öffentlichkeit des Weges darstellt. Somit steht fest, daß die Durchführung von Unterhaltungsarbeiten seitens eines Unternehmers grundsätzlich den positiven Schluß, es handele sich um Privatstraßen, verbietet. Häufig spricht die Übernahme dieser Pflicht durch den Privatmann sogar dafür, daß eine öffentlich-rechtliche Unterhaltungspflicht nicht begründet worden ist, und dieses Fehlen der Annahme der Öffentlichkeit eines Weges entgegensteht. ²⁾

d) Nach alledem kann hier festgehalten werden, daß in wenigen Fällen der Widmungsnachweis für Unternehmerstraßen gelingt, ebenso in wenigen Fällen eindeutig der privatrechtliche Charakter festgestellt werden kann. Es bleibt eine Vielzahl von Straßen, deren Rechtscharakter aufgrund ihrer vor sehr langer Zeit erfolgten Anlegung im Sinne eines strengen Widmungsnachweises nicht eindeutig bestimmbar ist. Für alle diese Straßen bleibt zu untersuchen, inwiefern von dem Erfordernis eines strengen Widmungsnachweises eine Ausnahme zulässig sein könnte.

Es ist allgemein anerkannt, daß eine solche Ausnahme bei alten Wegen bestehen kann, umstritten ist aller-

1) Zitat aus Kodal aaO. S. 394; vgl. weiterhin PrOVGE 20, 218; 25, 212; 76, 369.

2) Bochallı KomHdb S. 563 "von wem der Weg unterhalten wird, ist für die Frage der Öffentlichkeit nicht ausschlaggebend".

dings die rechtliche Begründung. ¹⁾

aa) Nach der Widmungstheorie des ProVG konnte eine Widmung ausdrücklich oder stillschweigend erfolgen. ²⁾ Auch für die alten Wege, die seit Menschengedenken, zumindest aber langer Zeit, vom allgemeinen Verkehr, und zwar von den Verkehrsteilnehmern, in der Meinung der Rechtmäßigkeit der Benutzung eines öffentlichen Weges ³⁾ benutzt werden, gelten grundsätzlich die allgemeinen Regeln. ⁴⁾ Bei ihnen kann auf eine in alter Zeit erfolgte Widmung geschlossen werden. Es ist ein gewohnheitsrechtlicher Grundsatz, daß "bei Wegen, die von altersher dem öffentlichen Verkehr tatsächlich dienen, auf eine in unvordenklicher Zeit erfolgte, im einzelnen nicht mehr nachweisbare Widmung der Beteiligten geschlossen werden kann." ⁵⁾ Das Wesentliche dieser Theorie ist also, daß

-
- 1) Vgl. zu diesem Streitstand insbesondere die Darstellung im Urteil des OVG Münster vom 18.12.1963, abgedruckt in NJW 1964, 1335.
 - 2) ProVGE 30, 202; 31, 211; 36, 270; 45, 247; 54, 342; 59, 410; 76, 370; 80, 206.
 - 3) Vgl. zum Begriff des alten Weges Jahn in DÖV 1962, 293; OVG Münster in NJW 1964, 1335; Kodal aaO. S. 395, BGH in DÖV 1962, 906.
 - 4) Germershausen-Seydel aaO. S. 14.
 - 5) Zitat aus dem Leitsatz der Entscheidung des ProVG in E 87, 328.
aa: Schultzenstein, "Die Widmung zum öffentlichen Weg" in Verw. Archiv 28, 170 ff. Er lehnt die Widmungstheorie des ProVG ab und verweist auf den umgekehrten Weg. vgl. S. 181: "eine Fläche, an welcher Gemeingebrauch in mehr oder weniger weitem Umfang stattfindet, ist ... ein öffentlicher Weg."
Diese Auffassung ist abzulehnen, da "der Gebrauch, der von einer Sache gemacht wird, nur dann Gemeingebrauch ist, wenn die Sache eine öffentlich-rechtliche ist. Was dem Entstehungsgrund logisch nachfolgen muß, kann nicht gleichzeitig auch Entstehungsgrund der öffentlichen Sache sein." - Zitat aus Schallenberg aaO. S. 31.

aus den tatsächlichen Gegebenheiten der Schluß auf eine stattgefundene, wenn auch nicht mehr nachweisbare Widmung gezogen wird. Das sei nach dieser Lehre aufgrund Gewohnheitsrechts anerkannt.

Eine Ausnahme von diesem Grundsatz wird jedoch dann zugelassen, wenn solche alten Wege nachweislich im Eigentum Privater stehen.¹⁾ In einem solchen Fall steht die Freiheit des Eigentums - § 903 BGB - dem gewohnheitsrechtlichen Grundsatz der Vermutung der Öffentlichkeit des Weges entgegen. So ist zumindest dann, wenn sich der Eigentümer gegen die Öffentlichkeit des Weges wendet, der genaue Nachweis des Widmungsvorganges zu erbringen.²⁾

bb) Statt auf diesen gewohnheitsrechtlichen Satz zurückzugreifen, wird weitgehend die Anwendbarkeit der Rechtsfigur der unvordenklichen Verjährung angenommen.³⁾ Danach ist das Wesen der unvordenklichen Verjährung eine einen "Rechtserwerb beweisende Frist,"⁴⁾

1) Vgl. PROVGE 87, 328; 99, 134.

2) PROVGE 87, 328; 99, 134 in dieser Entscheidung wird allerdings die Einschränkung gemacht, daß anders zu entscheiden sein könnte, wenn der Privateigentümer des Weges selbst die Öffentlichkeit behauptet; so insgesamt wohl auch Bochalli aaO. S. 563.

3) So OVG Münster in NJW 1964, 1335; Jahn in DÖV 1962, 293; Bergenroth in MDR 1955, 21; BGH in DÖV 1962, 906; Wolff § 56 II. f); Schallenberg aaO. S. 99; ablehnend: Schultzenstein in Verw.Archiv 28, 178, der davon ausgeht, daß es ein solches Rechtsinstitut im preußischen Wegerecht und auch in der Rechtsprechung nicht gibt und daher im Geltungsbereich des pr. Wegerechts nicht anwendbar ist.

4) Vgl. Wolff § 37 III c) 3.

d.h. daß ein Zustand, der seit unvordenklicher Zeit besteht, als rechtmäßig anzusehen ist. ¹⁾ Die Unvordenklichkeit dieses Zustandes bewirkt eine widerlegbare Vermutung für die Rechtmäßigkeit dieses Zustandes. ²⁾

Fraglich ist, welche Frist für die Begriffe "seit Menschengedenken" oder "seit langer Zeit" gefordert werden muß. Auf der einen Seite wird die Ansicht vertreten, ³⁾ daß in der Regel eine widerspruchslöse Benutzung des Weges während 80 Jahren ausreicht. Nach einer anderen Ansicht ⁴⁾ ist die unvordenkliche Benutzung seitens des Publikums seit mindestens 30 Jahren vor 1900 erforderlich. Nach einer dritten Auffassung ⁵⁾ muß gargetan sein, "daß der behauptete Zustand als solcher 40 Jahre gedauert hat und daß darüberhinaus keine gegenteiligen Erinnerungen aus weiteren 40 Jahren vorliegen." ⁶⁾

-
- 1) Vgl. dazu noch Forsthoff aaO. S. 186 "Beweis für das Bestehen eines Rechtsverhältnisses".
 - 2) Jahn in DÖV 1962, 293; Wolff § 37 II c) 3.; OVG Münster in NJW 1964, 1335; insofern ist dieses Rechtsinstitut scharf von dem der Ersitzung zu trennen, das einen Erwerbstitel darstellt, vgl. dazu Forsthoff aaO. S. 186. Zur Ersitzung noch Jellinek aaO. S. 222.
 - 3) Wolff § 37 III c) 3.
 - 4) Bergenroth aaO. S. 21.
 - 5) Erwiderung zu Jahn aaO. in DÖV 1962, 294 von Kentner.
 - 6) Zitat aus der Erwiderung zu Jahn von Kentner, wobei darauf hinzuweisen ist, daß die Ausführungen, insbesondere die Darstellung dieser Fragen, das württembergische Wegerecht betreffen; diese Einteilung von 2 mal 40 Jahren findet sich auch bei Wolff § 37 III c) 3.; allerdings kommt es darauf nur an, wenn "nicht bewiesen werden kann, daß in dieser (80 Jahre) Frist der gegenwärtige oder ein anderer Zustand entstanden ist oder aufgehoben wurde".

Soweit erkennbar, wird im Rahmen dieser Theorie allerdings nicht auf die Frage abgestellt, inwieweit sie in dem Fall, daß ein Privater Eigentümer der Straße ist, einzuschränken ist. ¹⁾

cc) Bei einer Abwägung der beiden Theorien ergeben sich Bedenken gegen die Theorie der ProVG. ²⁾ Wie bereits dargestellt, stellt sie eine allerdings widerlegbare Vermutung für das ordnungsgemäße Entstehen einer Straße als öffentliche auf, während nach den Grundsätzen der unvordenklichen Verjährung die Vermutung sich allein auf das Bestehen des Rechts richtet. ³⁾ Aus Gründen mangelnder Nachweisbarkeit eines Widmungsaktes der Beteiligten muß eine Ausnahme von dem strengen Erfordernis des Nachweises einer Widmung gemacht werden. ⁴⁾ Die Ausnahmeregelung stellt in beiden Fällen das Aufstellen einer Vermutung dar, die an jahrzehntelange tatsächliche Vorgänge anknüpft. Wenn aber die Entwicklung tatsächlicher Vorgänge über einen sehr langen Zeitraum hinweg einen Anhaltspunkt für eine Vermutung abgibt, dann erscheint es systematisch richtiger, die Vermutung an das Bestehen des Rechts zu knüpfen, nicht aber aufgrund der Entwicklung bis in die Gegenwart die Vermutung auf den Entstehungszeitpunkt zu beziehen, der ja im Übrigen insoweit willkürlich erscheint, als die Festsetzung des Zeitpunktes ebenfalls aus dem Zeitverständnis

-
- 1) Jedoch weist Jahn aaO. S. 293 auf eine solche Einschränkung hin. Es ist dennoch nicht klar zu erkennen, ob er zwischen der Theorie des ProVG und der unvordenklichen Verjährung scharf genug unterscheidet.
 - 2) Vgl. OVG Münster in NJW 1964, 1335.
 - 3) Vgl. dazu Erwiderung von Kentner aaO. S. 295.
 - 4) Darin sind die Vertreter beider Theorien einig. Gerade das ist der Sinn beider Theorien.

nis der Gegenwart erfolgt.¹⁾ Außerdem läßt sich ein solcher gewohnheitsrechtlicher Rechtssatz, auf den sich das ProVG beruft,²⁾ nicht finden. Allenfalls handelt es sich hier um einen in ständiger Rechtsprechung vertretenen Grundsatz, dem jedoch gewohnheitsrechtliche Wirkung nicht beigemessen werden kann. Auch bleibt in diesem Zusammenhang zu bedenken, daß die Anwendbarkeit des Gewohnheitsrechts im Wegerecht nahezu auszuschließen ist.³⁾ Aus diesen Gründen ist die Theorie der unvordenklichen Verjährung der Vorzug zu geben.⁴⁾ Es ist also zu prüfen, ob für die Unternehmerstraßen, deren Rechtscharakter als öffentliche Straßen nicht mehr nachweisbar ist, von dem strengen Widmungsnachweis eine Ausnahme aufgrund des Rechtssatzes der unvordenklichen Verjährung gemacht werden kann.

Hier soll bewußt die Frage offenbleiben, ob die Grundsätze der unvordenklichen Verjährung deshalb nicht anwendbar sind, weil es sich um Straßen im Eigentum Privater handelt. Jedenfalls läßt sowohl der Hinweis in ProVGE 99, 134 sowie bei Jahn in DÖV 1962, 293 - der Eigentümer beruft sich auf die Öffentlichkeitsvermutung - den Schluß auf eine Anwendbarkeit der Grundsätze zu. Daher sollen in diesem Kapitel, das sich an den bisher im Wegerecht geltenden Grundsätzen ausrichtet, die Voraussetzungen im einzelnen geprüft werden.

1) Vgl. dazu die Anm. 9) bei Kentner Erwiderung aaO. S. 295.

2) Vgl. den Leitsatz der Entscheidung in ProVGE 87, 328.

3) Vgl. die ausführliche Darstellung zum Gewohnheitsrecht im Wegerecht oben auf S. 26 ff.

4) Vgl. im Ergebnis auch OVG Münster in NJW 1964, 1335.

dd) Die erste Voraussetzung ist das Vorliegen "alter Wege". ¹⁾ Hierbei ist zu bedenken, daß auch die Definitionen, die von einer Zeitspanne von 2 x 40 Jahren ausgehen ²⁾ und an den ersten Zeitraum geringere Voraussetzungen der Erinnerungsfähigkeit stellen, insgesamt jedoch davon ausgehen, daß der Bestand der Wege oder Straßen vor Beginn, zumindest aber mit Beginn dieses Zeitraumes überhaupt gegeben war. Das aber würde bedeuten, daß für Wege und Straßen, deren Widmung zwar nicht mehr nachweisbar ist, deren Entstehung jedoch weniger als 80 Jahre zurückliegt, die Grundsätze der unvordenklichen Verjährung überhaupt nicht anwendbar sind. Danach ergibt sich aus heutiger Sicht als Grenzdatum das Jahr 1892. Für alle später angelegten Unternehmerstraßen kann bei ihrer rechtlichen Beurteilung die Vermutung der Öffentlichkeit aufgrund unvordenklicher Verjährung mangels entsprechenden Alters nicht in Anspruch genommen werden.

Nach der Ansicht von Bergenroth ³⁾ ist das Jahr 1870 das Stichdatum. Nach dieser Meinung wäre der Grundsatz der unvordenklichen Verjährung auf Unternehmerstraßen, deren Anlegung auf einer Ansiedlungsgenehmigung nach dem PrAnSG beruht, in gar keinem Falle anwendbar, da dieses auf das Jahr 1876 zurückgeht, im Jahre 1904 ⁴⁾ eine Neufassung erfahren hat und daher der jeweilige Genehmigungszeitpunkt für eine Ansiedlung auf jeden Fall später liegt als 1870.

1) Vgl. dazu die Ausführungen auf S. 84,85 d.A., sowie die Zeitdefinitionen bei Bergenroth aaO. S. 21; Wolff § 37 III c) 3.; Kentner Erwiderung zu Jahn aaO. S. 295.

2) So Wolff § 37 III c) 3. und Kentner Erwiderung zu Jahn aaO. S. 295 für das württembergische Recht.

3) aaO. S. 21 "dreißig Jahre vor 1900".

4) Vgl. PrGS S. 227.

Wenn man letztere Auffassung ablehnt, ¹⁾ so ergibt sich ohnehin nur ein Zeitraum von 20 Jahren, in denen nach der erstgenannten Meinung Straßen und Wege entstanden sein können, die kraft unvordenklicher Vermutung öffentliche sein könnten. Deren Zahl dürfte allerdings derart gering sein, daß es schon deswegen nicht rechtlich notwendig ist, die eine Meinung gegen die andere abzuwägen. In der Regel sind die Kolonien der Bergwerksgesellschaften hauptsächlich im Zeitraum von 1900 - 1920 entstanden. Vor der Jahrhundertwende war es eine kaum nennenswerte Zahl von Ansiedlungen, während nach 1920 eine zwar stetige, jedoch, durch die wirtschaftlichen Schwierigkeiten hervorgerufen, zahlenmäßig weit geringere Siedlungstätigkeit erfolgte, wobei allerdings die Größe der einzelnen Kolonie sich ständig erweiterte.

Geht man jedoch von einer 80 Jahresfrist aus, so bleibt für die (absolut geringe) Zahl der verbleibenden Unternehmerstraßen zu prüfen, ob die weiteren Voraussetzungen der unvordenklichen Verjährung gegeben sind. Sie müßten dann seit altersher (seit Menschengedenken) unter stillschweigender Duldung des Eigentümers vom allgemeinen Verkehr benutzt und als öffentlich betrachtet und behandelt worden sein. ²⁾ Die allgemeine Benutzung der Straßen seit Menschengedenken müßte dann festgestellt werden können. Schon bei diesem Merkmal werden Zweifel

1) Eine ausführliche Kritik an dieser Mindermeinung ist wegen des Ergebnisses - siehe unten S. 90 - nicht erforderlich.

2) OVG Münster in NJW 1964, 1335; Schallenberg aaO. S. 99; Jahn aaO. S. 293; Kentner Erwiderung aaO. S. 295; Fritsch-Golz-Wicher § 60 Anm. 20; Schultzenstein in Verw. Archiv 28, 171; Bochalli aaO. S. 563; Kodal aaO. S. 395; Wolff § 37 III c) 3.; Fickert, aaO. § 60 Anm. 2; Forsthoff aaO. S. 186.

geweckt. Wenn heute noch völlig abgelegene Siedlungen bestehen, die aufzusuchen nur die Bewohner und Versorgungsunternehmen Anlaß haben, um wieviel mehr bestand dann dieser Zustand in den ersten Jahren nach Anlegung der Siedlung. Diese Benutzung der Straßen war aber gerade der Grund zur Anlegung der Straßen, so daß in solchen Fällen eine allgemeine Benutzung verneint werden muß.

Außerdem ist von Bedeutung, inwiefern für Nicht-Bewohner dieser Siedlungen eine Benutzung durch Schlagbäume von vornherein verhindert wurde, ebenso, ob Wegegelder erhoben wurden oder aber noch in heutiger Zeit Hausier- und Handelsverbote für das gesamte Gebiet einer Kolonie bestehen. Die weiteren Voraussetzungen, nämlich die Benutzung unter stillschweigender Duldung des Eigentümers in der Überzeugung der Rechtmäßigkeit bezüglich der Öffentlichkeit des Weges, sind letztlich von der ersten nicht scharf zu trennen. So gehören die oben angeführten Argumente auch in diesen Zusammenhang, da sie das Merkmal der stillschweigenden Duldung nicht auszufüllen vermögen. Außerdem läßt sich kaum feststellen, daß eine allgemeine Benutzung - soweit sie überhaupt stattgefunden hat oder stattfindet - durch die Beteiligten im Bewußtsein vorgenommen wurde, eine öffentliche Straße zu benutzen. Es mag Einzelfälle geben, in denen die Allgemeinheit durch besondere Umstände annehmen konnten, eine öffentliche Straße zu benutzen. In der Regel jedoch bildete sich das Bewußtsein, daß sowohl die Kolonien selbst als auch die Straßen völlig der uneingeschränkten Verfügungsmacht der Bergwerksgesellschaften unterliegen.

Insgesamt läßt sich daher feststellen, daß sich aufgrund der Grundsätze der unvordenklichen Verjährung eine Vermutung für die Öffentlichkeit der Unternehmer-

straßen für die Zeit vor 1892 ¹⁾ in der Regel nicht ergibt.

ee) Im übrigen würden sich Unterschiede bei der eingehenden Prüfung auch bei der Anwendbarkeit der Theorie des ProVG nicht ergeben, da insoweit die zeitlichen und sachlichen Voraussetzungen sich nicht unterscheiden.

Für das hier gewonnene Ergebnis spricht ebenfalls die Kommentierung von Fritsch-Golz-Wicher zu § 60 LStrG NW. ²⁾ Dort geht es um die Verpflichtung zur Widmung bestimmter nicht öffentlicher Straßen, d.h. Privatstraßen. Dazu wird ausgeführt: "Anlaß hierfür gaben vor allem im Ruhrgebiet vorhandene Straßen, die in früherer Zeit von Bergwerksgesellschaften als Siedlungsstraßen angelegt worden waren und deren dauernde Unterhaltung aufgrund von Auflagen oder vertraglichen Vereinbarungen mit Gemeinden heute noch den Bergbauunternehmen obliegt." ³⁾

Diese im LStrG NW getroffene Regelung kann jedoch nur dann sinnvoll sein, wenn davon auszugehen ist, daß die von Bergwerksgesellschaften angelegten Straßen i.d.R. Privatstraßen waren, ⁴⁾ weil der Bestand an Privatstraßen in NRW sonst nicht so ins Gewicht fällt, daß es dieser Regelung bedurft hätte.

1) Wenn man bezüglich des Zeitpunkts nicht der Meinung von Bergenroth folgt; siehe oben S.88.

2) Fritsch-Golz-Wicher aaO. § 60 Anm. 6.

3) Zitat aus Fritsch-Golz-Wicher aaO. § 60 Anm. 6; vgl. weiterhin § 36 Abs. 3 d.G., der von privaten Wegen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, spricht.

4) jedenfalls im Zeitpunkt des Inkrafttretens d.G.

ff) Wie bereits ausgeführt, kann nur in wenigen Fällen der Unternehmerstraßen eine Widmung und damit die Öffentlichkeit dieser Straßen nachgewiesen werden. Für die Überwiegende Anzahl der Siedlungsstraßen konnte eine Widmung nicht nachgewiesen werden, wie auch eine Ausnahme von dem strengen Widmungsnachweis nicht eingreift. Insbesondere ergibt sich jedenfalls i.d.R. keine Vermutung für die Öffentlichkeit der Siedlungsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften, da die Grundsätze der unvordenklichen Verjährung nicht anwendbar sind. Da also eine Ausnahme vom allgemeinen Grundsatz des Erfordernisses eines strengen Widmungsnachweises nicht eingreift, verbleibt es insoweit bei dem Grundsatz, daß ein Weg, mag er auch dem öffentlichen Verkehr dienen, ein Privatweg ist, solange seine Widmung nicht festgestellt werden kann.¹⁾

Als Ergebnis ist daher festzuhalten, daß die im Ruhrgebiet von den Bergwerksgesellschaften außerhalb geschlossener Ortschaften angelegten Siedlungsstraßen i.d.R. als Privatstraßen entstanden sind.

2) Die Siedlungsstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften

Die Siedlungsstraßen innerhalb von Ortschaften gesondert zu behandeln, ist wegen der Unterschiedlichkeit ihrer Rechtsgrundlage gegenüber den Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften angebracht. Für Siedlungen innerhalb geschlossener Ortschaften war nicht eine

1) Vgl. dazu das Kapitel "Grundbegriffe des Wegerechts", insbesondere S. 26, 27.

Ansiedlungsgenehmigung nach dem PrAnSG erforderlich, dagegen eine Baugenehmigung der jeweiligen Gemeinde. Bezüglich der Pflichten der Ansiedler trafen diese mit den Gemeinden vertragliche Vereinbarungen, die sich im wesentlichen ihrem Inhalt nach an den Regelungen des PrAnSG orientierten. Jedoch stellen allein die vertraglichen Vereinbarungen i.V.m. der Baugenehmigung die Rechtsgrundlage für die Anlegung der Siedlungsstraßen dar.

a) Nach den Vorschriften des PrAnSGs konnte der Unternehmer zur "Anlegung" jederzeit offener fahrbarer Wege" (§§ 14 PrAnSG) ¹⁾ verpflichtet werden. Nach der hier vertretenen Ansicht ²⁾ konnten die Vorschriften aufgrund ihres Sinnzusammenhangs nicht dahin ausgelegt werden, daß die Anlegung öffentlicher Straßen gewollt sei. ³⁾ Im Fall der Siedlungsstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften können dagegen besondere, nicht zum Baurecht gehörige Normen nicht bei der Untersuchung des Rechtscharakters herangezogen werden. Der Wille der Beteiligten kann nur den vertraglichen Vereinbarungen entnommen werden. Dabei ist im Vergleich mit den Siedlungsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften zu beachten, daß die Unternehmerstraßen weniger strengen Maßstäben unterworfen sein müssen, gerade weil eine gesetzliche Offenhaltungspflicht nicht besteht. In solchen Fällen kann u.U. die vertraglich festgelegte, dauernde Pflicht, die Straßen dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung zu stellen, als Ausdruck eines Widmungswillens

1) in der Neufassung aus dem Jahre 1904 - siehe Anhang.

2) Vgl. die Darstellung oben S. 69, 70.

3) Nur so lassen sich die vereinzelten Regelungen bezüglich bestimmter, bereits öffentlicher Straßen in den Ansiedlungsgenehmigungen erklären - siehe Anhang.

anerkannt werden. 1)

b) Anders ist die Frage jedoch dann zu beurteilen, wenn bezüglich der Offenhaltungspflicht Formulierungen gewählt worden sind, die entweder offensichtlich an die Formulierung des § 14 PrAnSG angelehnt sind oder aber in sonstiger Weise eine Einschränkung erkennen lassen.

Zwar ist in diesen Fällen die Anwendbarkeit des PrAnSG ausgeschlossen. Dennoch waren den Gemeinden die dort verwendeten Formulierungen bekannt. Diese können dann der Einfachheit und der Einheitlichkeit halber bei der Abfassung der einzelnen Verträge übernommen worden sein. Eine Anlehnung an die Formulierungen des PrAnSG, das die Schaffung von Privatstraßen ermöglichte, spricht daher i.d.R. nicht für den Widmungswillen der Beteiligten. Ebenso steht es mit den Formulierungen, die eine Beschränkung der Benutzung erkennen lassen. Solche Beschränkungen können sich auf die Benutzungsart sowie auf Personen beziehen. Im letzteren Fall kann schon nicht von allgemeinem Verkehr gesprochen werden, so daß dann der Widmungswille zu verneinen ist. Soweit eine Einschränkung der Benutzungsart geregelt ist, könnte es sich zwar um eine Straße mit beschränktem Gemeingebrauch handeln. 2) Allerdings ist dabei zu be-

-
- 1) Anders als bei den Siedlungsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften, die offenzuhalten der Unternehmer ohnehin verpflichtet war, vgl. dazu die Darstellung auf S. 72 ; allerdings muß in diesem Fall mindestens die Pflicht erfüllt worden sein, um darin einen Widmungswillen sehen zu können.
 - 2) Ein Fall des sog. beschränkt-öffentlichen Weges, der auch dem heutigen Recht bekannt und geläufig ist; vgl. dazu oben die ausführliche Darstellung S. 17 ff.

achten, daß für den Anliegerverkehr ¹⁾ eine Offenhaltungspflicht bestand. Zu diesem zählt jedoch auch der durch Versorgungsunternehmen hervorgerufene Verkehr. Um diesen möglichst gering zu halten, bestand kaum eine andere Möglichkeit, als insoweit eine Benutzungsbeschränkung der Art der Verkehrsmittel in den Vertrag aufzunehmen. Somit stellt sich eine solche Einschränkung hinsichtlich der Benutzungsart der Siedlungsstraßen in den allermeisten Fällen als eine Konkretisierung des Umfangs des Anliegerverkehrs dar. Im Sinne eines strengen Widmungsnachweises kann jedenfalls eine solche Formulierung allein nicht den Widmungswillen der Beteiligten erkennen lassen.

c) Das schließt jedoch nicht aus, daß gerade die zuletzt behandelte Frage in Verbindung mit weiteren Umständen des Einzelfalles auf einen Widmungswillen der Beteiligten hinweisen kann. Insbesondere kann sich bei Siedlungsstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften aus der Gesamtkonzeption der Kolonie in Verbindung mit dem geäußerten (wenn auch unklaren) Willen die Rechtsvorstellung eines öffentlichen Straßennetzes ergeben. ²⁾ Diese Frage ist im Einzelfall zu untersuchen und dann zu bejahen, wenn nach der damaligen Verkehrslage die Vorstellung eines öffentlichen Straßennetzes bestanden hat und keine gegenteiligen Umstände bekannt

1) Der Begriff "Anliegerverkehr" wird bewußt als Gegensatz zu dem Begriff "Anliegergebrauch" verwendet, da letzterer ein Sonderfall des Gemeingebrauchs ist - vgl. dazu Forsthoff aaO. S. 375 - und daher nur an öffentlichen Straßen bestehen kann. Der Begriff "Anliegerverkehr" bezeichnet lediglich das Ausmaß des durch die Bewohner der Siedlungen hervorgerufenen Verkehrs.

2) Vgl. PROVGE 19,368; 80,207; sowie die ausführliche Darstellung oben S. 74 ff.

sind, die gegen den Willen der Beteiligten sprechen, von vornherein öffentliche Straßen anlegen zu wollen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß der Widmungswille der Beteiligten nachweisbar sein muß. Die Hinzuziehung der Umstände des Einzelfalles muß den Willen eindeutig erkennen lassen. Bleiben Zweifel bestehen, so muß der Widmungsnachweis als nicht erbracht angesehen werden.

Soweit andere Umstände in Betracht kommen, kann auf die Ausführungen zu den Siedlungsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften verwiesen werden. Insoweit bestehen bis auf die hier angeführten Fragen keine Unterschiede. Insbesondere haben auch hier die Fragen nach Ausnahmen von dem Erfordernis des strengen Widmungsnachweises Bedeutung,¹⁾ sind jedoch an dieser Stelle nicht anders zu beantworten.

3) Zusammenfassung zu I:

In diesem Teil des Kapitels war zu untersuchen, ob die Siedlungsstraßen der im Ruhrgebiet vorhandenen Bergwerkskolonien nach dem Willen der Beteiligten von vornherein als öffentliche oder als private Straßen angelegt worden sind. Sowohl für Siedlungsstraßen außerhalb als auch innerhalb geschlossener Ortschaften wird das Erfordernis eines strengen Nachweises einer Widmung in den selteneren Fällen als erfüllt angesehen werden können. Zwar kann eine Ausnahme vom strengen Widmungs-

1) Theorie des PROVG sowie die Grundsätze der unvor-
denklichen Verjährung; vgl. dazu oben S. 82 ff.

nachweis aufgrund der Grundsätze der unvordenklichen Verjährung im Einzelfall zulässig sein, jedoch werden in der Regel die Voraussetzungen dieses Rechtsinstituts durch die tatsächlichen Gegebenheiten nicht gedeckt.

Scheint demnach die Einordnung der Unternehmerstraßen im Ruhrgebiet nach den bisherigen Grundsätzen des Wegerechts von der Systematik her ohne allzu große Schwierigkeiten zu gelingen, so ist dennoch nicht zu verkennen, wie schwierig sich im Einzelfall die Einordnung wegen der vielfältigen Möglichkeiten der Auslegung einzelner Handlungen oder Äußerungen gestalten kann. Diese Schwierigkeiten haben ihren Ursprung darin, daß als Ausgangspunkt der Nachweis eines Widmungswillens seitens aller Beteiligten betrachtet wird. Ohne die Richtigkeit dieser Grundaussage zu bezweifeln, ist zu sagen, daß sie jedoch eine Gefahr in sich birgt. Bei der Nachforschung nach einem Widmungswillen richtet sich die Auslegung notwendigerweise darauf, bestimmten Handlungen oder festgestellten Umständen einen höheren Indizwert für einen vor vielen Jahren vielleicht vorhandenen Widmungswillen zukommen zu lassen, als es vertretbar ist. Bei der Nachforschung nach dem Widmungswillen gerät die Prüfung, ob nicht ein bestimmter, auf die Anlegung von Privatstraßen gerichteter Wille vorhanden war, wegen der Negativfunktion¹⁾ der Prüfung der Öffentlichkeit in den Hintergrund. Der Widmungswille kann nur indirekt ermittelt werden. Das gilt auch für

1) Alles, was nicht öffentliche Sache ist, ist Privatsache. Ist daher das Merkmal Öffentlichkeit zu verneinen, so ist die Abgrenzung an sich vollzogen, eine weitere Prüfung ist nicht erforderlich. Eine solche Ausschluß- oder Negativfunktion einer Systematik ist nach den Grundsätzen der Logik nicht zu beanstanden. Ihre Problematik zeigt sich allerdings dann, wenn das Ausschlußmerkmal schwierig zu erfassen ist.

diese Ausführungen, die zunächst eine Einordnung nach den bisher geltenden Grundsätzen versuchen. Auf die in diesem Zusammenhang angeschnittene Frage der Systematik wird noch zurückgegriffen werden müssen.

II. Fortbestand der als Privatstraßen klassifizierten Unternehmerstraßen

1) Fortbestand mangels nachträglicher Widmung

Es ist hier die Frage zu klären, ob nicht durch die weitere, einen größeren Umfang der Straßenbenutzung verursachende Verkehrsentwicklung die Privatstraßen in öffentliche umgewandelt worden sind.¹⁾ Allerdings kann, selbst wenn der Verkehr von der Gemeinde und dem Eigentümer geduldet wird, der tatsächliche Vorgang allein nicht ausreichen, die Öffentlichkeit zu bejahen.²⁾ Dieser

-
- 1) In diesem Zusammenhang soll noch nicht auf die Frage nach den Unterhaltungspflichten der Unternehmer bei öffentlichen Straßen eingegangen werden; vgl. dazu OVG Münster, Urteil vom 10.12.1962 Az.: IV A 1276/60.
 - 2) Das ist hM in Rechtsprechung und Literatur: PrOVGE 20, 207, 25, 212; 27, 401; 53, 294; Kodal aaO. S. 394, 535; Bochalli in KomHdb S. 568; Jellinek aaO. S. 509; Forsthoff aaO. S. 354: "Der Privatweg mag noch so lange begangen oder befahren worden sein. Er ist darum nicht zu einem öffentlichen Weg geworden."; Fritsch-Golz-Wicher § 60 Anm. 2 b); Fickert aaO. § 60 Anm. 6.

Ansicht ist zuzustimmen. An erster Stelle steht für die Annahme einer öffentlichen Straße das Erfordernis eines Widmungsnachweises. Das ergibt sich daraus, daß das Entstehen einer öffentlichen Sache nur an bewußte Erklärungen und Handlungen, die auf das Ziel der Öffentlichkeit gerichtet sind, angeknüpft werden kann.¹⁾ Dies gilt auch dann, wenn solche Privatstraßen heute, gleichgültig ob sie außerhalb oder innerhalb geschlossener Ortschaften liegen, dem allgemeinen Straßenverkehr dienen.²⁾

Die Siedlungsstraßen in den Kolonien sind noch in heutiger Zeit mehr oder weniger abgelegene Wohnstraßen und dienen einem allgemeinen Durchgangsverkehr gerade nicht. Im übrigen veranlaßt der bauliche Zustand dieser Straßen i.d.R. die Verkehrsteilnehmer, solche Siedlungsstraßen zu meiden, selbst wenn sie der Anlage und der Straßenführung nach als Durchgangsstraßen dienen könnten. Hat sich dagegen im Lauf der Zeit gezeigt, daß auf Siedlungsstraßen ein immer mehr wachsender Durchgangsverkehr stattfindet, so haben andererseits in vielen Fällen die Gemeinden die Siedlungsstraßen freiwillig übernommen.

2) Bedeutung der Übereignung einer privaten Siedlungsstraße

Ist eine als Privatstraße angelegte Siedlungsstraße den Gemeinden übereignet worden, so ist zu unterscheiden, ob die Übereignungsverpflichtung schon bei der

1) Vgl. dazu die Darstellung oben auf S. 26 m.w.Nachw.

2) Inwieweit allerdings in solchen Fällen eine Widmungspflicht der Gemeinden gemäß § 60 Abs. 4 LStrG NW besteht, ist eine andere, im nächsten Kapitel noch zu untersuchende Frage.

Anlegung der Straßen oder aber erst aufgrund späterer Verhandlungen begründet worden ist.¹⁾

a) Ist in dem zur Ansiedlungsgenehmigung gehörenden Leistungsbescheid oder in der mit der Gemeinde getroffenen Vereinbarung eine Regelung enthalten, nach der der Unternehmer verpflichtet wird, die Straßen nach Ablauf einer bestimmten Dauer zu übereignen, so ist zu prüfen, ob dieser Umstand nicht geeignet sein könnte, auf einen Widmungswillen der Beteiligten zu schließen. Häufig sollten in solchen Fällen von vornherein öffentliche Straßen angelegt werden, deren Unterhaltung lediglich für eine bestimmte Dauer - nämlich bis zur Über-eignung - der Unternehmer zu übernehmen hatte. Allerdings spricht dieser Umstand für sich allein noch nicht für einen von vornherein vorhandenen Widmungswillen, ebenso-gut konnte eine für einen bestimmten Zeitpunkt vorge-sehene Umwandlungspflicht geregelt worden sein. Diese Abgrenzung kann daher nur nach den gesamten Umständen eines Einzelfalles vorgenommen werden.

b) Wird das Eigentum an den Straßen aufgrund einer Um-wandlungspflicht oder aber aufgrund nachträglicher Vereinbarungen übereignet, so erschöpft sich dieser Eigentumsübergang nicht in seiner privatrechtlichen Wirkung. In diesem Erwerbsvorgang kommt gleichzeitig der Wille zum Ausdruck, daß Straßengrundstück als ge-meindliche Einrichtung zu behandeln. Das aber kann nur bedeuten, die Straße als öffentliche Straße dem Bestand des Straßennetzes anzugliedern und sie dann dem allge-

1) dazu Saran aaO. S. 359; sowie PROVGE 27, 285, 50, 72.

meinen Verkehr zur Verfügung zu stellen. Eine derartige Übernahme der Straßen durch eine Gemeinde ist daher als Widmung anzusehen, so daß Privatstraßen in solchen Fällen nachträglich eine Widmung erfahren haben und daher nicht bis heute als Privatstraßen fortbestehen.

3) Unternehmerstraßen als Ortsdurchfahrten gemäß § 3 Abs. 1 Ziffer 1 und 2

Gemäß § 5 LStrG NW sind Ortsdurchfahrten als Teil einer Land- oder Kreisstraße anzusehen. Diese aber gehören nach der Vorschrift des § 3 Abs. 1 Ziffer 1 und 2 zu den öffentlichen Straßen.¹⁾ Gemäß § 4 Abs. 1 sind diese Straßen in amtliche Straßenverzeichnisse einzutragen.

Läßt sich daher für Unternehmerstraßen die Eintragung in ein amtliches Straßenverzeichnis feststellen, so sind sie öffentliche Straßen. Es kommt dabei nicht darauf an, ob sie von vornherein als private oder öffentliche Straßen entstanden sind. Allein die Eintragung in das Straßenregister hat bei öffentlichen Straßen die Wirkung, sie nach den Kriterien des § 3 d.G. als Land-, Kreis-, Gemeinde-, oder sonstige öffentliche Straße einzuordnen. Bei Privatstraßen handelt es sich bei der Eintragung in das Straßenverzeichnis nicht allein um eine Einordnung, sondern sie muß darüberhinaus nach dem Sinn und Wortlaut des Gesetzes ihre Widmung enthalten, da die Einteilung nur öffentliche Straßen betrifft.

Es ist daher festzuhalten, daß die Eintragung von Pri-

1) Vgl. § 3 Abs. 1 1. Landstraßen (Landstraßen I. Ordnung), 2. Kreisstraßen (Landstraßen II. Ordnung).

vatstraßen in das amtliche Straßenverzeichnis ihre nachträgliche Widmung zu öffentlichen Straßen mit sich bringt.

4) Auswirkung von Planfeststellungen auf den Rechtscharakter von Privatstraßen

Diese Ausführungen sollen allerdings beschränkt werden auf die Untersuchung der Planfeststellungen nach dem Pr. Fluchtliniengesetz¹⁾ sowie der Aufnahme von Privatstraßen in einen Bebauungsplan.²⁾

a) Das Pr. FlG³⁾ betrifft an sich nur die Anlegung öffentlicher Straßen.⁴⁾ "Die Fluchtlinienfestsetzung bedeutet aber nur den Plan der Straßenanlegung (oder Veränderung)".⁵⁾ In diesem Plan allein kann noch keine Widmung gesehen werden. Es soll gerade das Entstehen der öffentlichen Straße nicht vollzogen, sondern erst für die Zukunft geplant werden.⁶⁾ Ebenso

1) Gesetz betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften vom 2. Juli 1875 / PrGS S. 561.

2) Vgl. weitere Beispiele für Planfeststellungen bei Schallenberg aaO. S. 79 ff.

3) Fluchtliniengesetz.

4) Germershausen-Seydel aaO. S. 17; PROVGE 19, 368; 20, 225; 80, 214; Schallenberg aaO. S. 91; Wiet-
haup in RdL 1958, 312.

5) Germershausen-Seydel aaO. S. 18.

6) Vgl. dazu Saran aaO. S. 27.

ändert sich der Charakter einer bereits bestehenden Privatstraße durch Festsetzung der Fluchtlinien nicht, wenn eine spätere Umwandlung in eine öffentliche Straße geplant ist. Eine solche Festsetzung kann nur einen Hinweis darauf bedeuten, daß die Umwandlung in einem späteren Zeitpunkt vorgenommen werden wird. ¹⁾ Insofern hindert das Pr. FlG die Anlegung von Privatstraßen nicht, ²⁾ wie auch die Fluchtlinienfestsetzung für die Privatstraße sie nicht in eine öffentliche umwandelt. ³⁾ Liegt allerdings nicht nur für den Plan, sondern ebenfalls für die Widmung der Straße zur öffentlichen die Zustimmung der Wegpolizeibehörde vor, und ist eine öffentlich-rechtliche Unterhaltsregelung getroffen, ⁴⁾ so kann die Straße eine öffentliche sein, wenn der Grundeigentümer der Widmung ebenfalls zugestimmt hat. ⁵⁾

Aus diesen Gründen erscheint es zutreffend, in den Fällen, da die Gemeinden nachträglich gemäß § 15 FlG Anliegerbeiträge erhoben haben, eine konkludente Widmung anzunehmen. ⁶⁾

-
- 1) Schallenberg aaO. S. 91 sowie Wiethaup aaO. in RdL 1958, 312.
 - 2) Vgl. Germershausen-Sedel aaO. S. 18; Saran aaO. S. 359; v. Strauß und Torney-Saß aaO. S. 44.
 - 3) Schallenberg aaO. S. 91: "Eine Privatstraße wird nicht dadurch zu einer öffentlich-rechtlichen, daß für sie eine Fluchtlinienfestsetzung stattgefunden und der Grundeigentümer die Straße dem öffentlichen Verkehr freigegeben hat".
 - 4) Vgl. zu diesen Erfordernissen Saran aaO. S. 28; Germershausen-Seydel aaO. S. 18; ProVGE 37,204; 39,216;
 - 5) Vgl. dazu Schallenberg aaO. S. 92.
 - 6) Vgl. dazu die Ausführungen oben auf S. 77 ff.

Die gleichen Fragen wie bei der Festsetzung von Fluchtlinien ergeben sich bei der Aufnahme von Privatstraßen in einen Bebauungsplan. ¹⁾ Die Aufnahme einer Privatstraße allein in einen Bebauungsplan stellt daher noch keine Widmung dar, ²⁾ da es sich nur um eine Vorbereitungshandlung handelt und es an der Mitwirkung der übrigen Rechtsbeteiligten fehlt. ³⁾

b) In diesem Zusammenhang soll nunmehr eingehender auf das unveröffentlichte Urteil des OVG Münster vom 10. 12. 1962 ⁴⁾ eingegangen werden. ⁵⁾ Diese Entscheidung beschäftigt sich zwar auch mit dem Einfluß einer Aufnahme in den Bebauungsplan auf die Rechtsbeziehungen hinsichtlich der aufgenommenen Straße. Die Ausführungen betreffen jedoch allein die Frage, ob sich bei öffentlichen Straßen - wenn sich die tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse wesentlich geändert haben - die Gemeinde sich noch auf einen Leistungsbescheid nach den Vorschriften des PrAnSG berufen kann.

-
- 1) der seinem Wesen nach die Summe von Fluchtlinienfestsetzung in einem einheitlichen Plan ist, vgl. dazu Schallenberg aaO. S. 92.
 - 2) Kodal aaO. S. 535: "Desgleichen ändert sich nichts am Charakter einer Privatstraße, wenn sie in einen Bebauungsplan aufgenommen wird."
 - 3) So im Ergebnis auch Saran aaO. S. 27, "Ebensowenig folgt die Widmung des ganzen Weges für den öffentlichen Verkehr aus der bloßen Aufnahme der Straßen in den Bebauungsplan", sowie derselbe auf S. 358 ausdrücklich für den Fall der Aufnahme einer Privatstraße in einen Bebauungsplan.
 - 4) AZ: IV A 1276/60.
 - 5) Vgl. schon Fußnote 2) oben auf S. 6.

Der Eintritt einer wesentlichen Änderung wird daran gemessen, ob in dem Zeitpunkt, da sich die Gemeinde auf den Leistungsbescheid beruft, noch die Voraussetzungen für seinen Erlass gegeben sind. Das sei ¹⁾ dann zu verneinen, wenn "die Heranziehung zu Ansiedlungsleistungen schon dem Grunde nach rechtswidrig sind, weil die streitigen Wohnhäuser bereits zu der für die verwaltungsgerichtliche Entscheidung maßgeblichen Zeit der angefochtenen verwaltungsbehördlichen Entscheidung innerhalb eines in dem maßgebenden Baustufen- und Wirtschaftsplan der Beigeladenen ausgewiesenen Wohngebietes lagen und derzeit noch liegen."

Entscheidend ist also nicht die Frage, ob die Aufnahme in einen Baustufenplan einen Einfluß auf den Rechtscharakter der Straßen hat. Nur in dem Zusammenhang mit der Berufung auf einen Leistungsbescheid bezüglich der Unterhaltung öffentlicher Straßen trotz wesentlicher Änderung der Verhältnisse kommt es auf einen Bebauungsplan an. Eine Widmungswirkung ist daher allein in der Aufnahme in einen Bebauungsplan nicht zu sehen. ²⁾

Ferner ist darauf hinzuweisen, daß die nachträgliche Umwandlung einer Privatstraße in eine öffentliche nicht dadurch erreicht werden kann, daß der Eigentümer das Eigentum an der Privatstraße aufgibt. ³⁾ Eine Widmung

1) So die Gründe des oben zitierten Urteils des OVG Münster.

2) Siehe im Ergebnis Kodal aaO. S. 535; Schallenberg aaO. S. 92; Saran aaO. S. 27; Fickert aaO. § 60 Anm. 7.

3) So Kodal aaO. S. 535; Saran aaO. S. 35 u. 358, ebenso Wiethaup in RdL 1958, 312.

kann nur aufgrund hoheitlicher Befugnis vorgenommen werden.¹⁾ Daher kann weder nach früherem Recht²⁾ noch nach heutigem Recht³⁾ der Eigentümer durch Aufgabe seines Eigentums die Privatstraße in eine öffentliche umwandeln, "wodurch die Gemeinde unterhaltspflichtig würde. Die Verpflichtung des Eigentümers der Privatstraße zur verkehrserforderlichen Instandhaltung bleibt vielmehr bis zur Eintragung des neuen Eigentümers bestehen."⁴⁾

5) Zusammenfassung dieses Abschnittes

Als Ergebnis dieses Abschnittes ist festzuhalten, daß als Privatstraßen angelegte Siedlungsstraßen eine nachträgliche Widmung erfahren haben können. Demnach können die Unternehmerstraßen in öffentliche Straßen, öffentliche Straßen mit dauernder oder zeitlicher Unterhaltspflicht seitens des Unternehmers und in private Straßen eingeteilt werden.

Da es im Rahmen dieser Ausführungen auf die Abgrenzung zwischen öffentlichen und privaten Straßen ankommt,

-
- 1) Nach früherem Recht unter Mitwirkung des Eigentümers und der Wegepolizeibehörde.
 - 2) Insoweit fehlt es an dem Zusammenwirken aller Beteiligten.
 - 3) Hier fehlt dem privaten Eigentümer die Befugnis zur Mitwirkung an der öffentlich-rechtlichen Widmung.
 - 4) Wiethaup in RdL 1958, 312.

soll auf die Problematik der Unterhaltungspflicht eines Privaten an einer öffentlichen Straße nicht in allen Einzelheiten eingegangen werden. Soweit allerdings die Unternehmerstraßen betroffen sind, ist davon auszugehen, daß die Regelung einer Unterhaltungspflicht zulässig war. ¹⁾

Es ist also zu untersuchen, ob nicht aufgrund heutiger Verkehrsverhältnisse ein Festhalten an einer dauernden Unterhaltungspflicht des Privaten dem Grundsatz von Treu und Glauben widerspricht, was dann der Fall ist, wenn sich die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse wesentlich geändert haben. ²⁾ Hat eine wesentliche Änderung stattgefunden, kann sich die Gemeinde auf die private Unterhaltungspflicht nicht mehr berufen. ³⁾ Sie selbst muß diese Straße als Gemeindestraße in ihre Unterhaltungspflicht einbeziehen. ⁴⁾

-
- 1) Entweder im Wege vertraglicher Regelungen mit den Gemeinden oder aber aufgrund eines Leistungsbescheides nach den Vorschriften des PrAnSG.
 - 2) Vgl. die Ausführungen des Urteils des OVG Münster vom 10.12.1962 - Az.: IV A 1276/60; ebenso die Darstellung auf S. 97 d.A. im Rahmen einer nachträglichen Widmung; weiterhin Fritsch-Golz-Wicher § 60 LStrG NW Anm. 3 und Anm. 6, wobei allerdings zu beachten ist, daß im Rahmen der Anm. 6 die gesetzliche Norm des § 60 Abs. 4 LStrG NW von Privatstraßen ausgeht und für diese eine Widmungspflicht begründet.
 - 3) Dazu ist anzumerken, daß in dem vom OVG Münster zu entscheidenden Fall die Straße zu einer belebten allgemeinen Verkehrsstraße von einer Gesamtbreite von 15 m geworden ist und heute einen erheblichen Teil des Durchgangsverkehrs zwischen zwei größeren Ruhrgebietsstädten aufnimmt.
 - 4) Vgl. zur Übernahme der Unterhaltungspflicht die Ausführungen unten auf S.159 ff.

V. K a p i t e l

Die Einordnung der Unternehmerstraßen unter den Begriff der im erweiterten Eigengebrauch stehenden Straßen

Wie erörtert, kann im Einzelfall die Abgrenzung zwischen privaten und öffentlichen Straßen erhebliche Schwierigkeiten bereiten. Diese sind zu erklären mit der Einseitigkeit der Formel, wonach eine öffentliche Straße entsteht, wenn sie gewidmet wird. Läßt sich eine Widmung nicht nachweisen, handelt es sich um eine private Straße. Diese Ausschlußfunktion¹⁾ und damit die besondere Betonung des Merkmals Widmung ist allerdings schon vom PROVG insoweit abgeschwächt worden, als bei Straßen im Eigentum Privater die privatrechtliche Komponente bei den alten Wegen mit in die Überlegungen einbezogen wurde.²⁾ Dieser Komponente muß bei der Untersuchung, ob sich aus Handlungen oder bestimmten Umständen der Widmungswille aller Beteiligten ergibt, ebenfalls Bedeutung beigemessen werden,³⁾ schon allein deswegen, weil die Erforschung des Willens aller Beteiligten auch den Widmungswillen des Eigentümers ergeben muß. Es ist nicht zu verkennen, daß das Merkmal der Öffentlichkeit einer Straße dem Merkmal des Privateigentums gegenläufig ist. Diesen Widerstreit ver-

1) Vgl. die Darstellung auf S. 96.

2) Vgl. PROVGE 87, 328; 99, 134 sowie die genaue Darstellung auf S. 83.

3) Dies gilt, selbst wenn, wie in dieser Abhandlung, die Grundsätze des Instituts der unvordenklichen Verjährung der Widmungstheorie des PROVG vorgezogen worden sind. Das geschah nur wegen des Rückgriffs auf das Gewohnheitsrecht und der systematischen Erfassung des Wirkungszeitpunkts der Vermutung.

sucht gerade das Wegerecht zu lösen.¹⁾

I. Notwendigkeit der Erforschung der Willensrichtung des privaten Straßeneigentümers bei Anlegung der Straße

Wenn der Wille eines Privateigentümers einer Straße anhand irgendwelcher Handlungen zu erforschen ist, so ist zweierlei klarzustellen, ob dieser Wille auf die Widmung oder aber von vornherein auf die Anlegung von Privatstraßen gerichtet war. In diesem Abschnitt soll daher versucht werden, für die Untersuchung allgemeine Grundsätze aufzustellen.²⁾

1) Die Anlegung als willensgerichtete Handlung

Es ist davon auszugehen, daß die von einem Eigentümer vorgenommene Anlegung eines Weges eine willensgerichtete Handlung darstellt.³⁾ Diese Handlung selbst und die mit ihr verfolgten Zwecke werden jedoch im Schrifttum - soweit ersichtlich - niemals in die Untersuchung des Willens des Eigentümers mit einbezogen, obwohl darin die bedeutsamste und zeitlich nächste Handlung liegt, die auf einen von vornherein auf die Anlegung von öffentlichen oder privaten Straßen bestehenden Willen schließen läßt. Die Handlung darf nicht außer Acht gelassen werden, was aber immer mit dem insoweit irrigen Hinweis geschieht, daß die Eigentumsverhältnisse am Straßengrundstück für die Frage des Rechtscharakters der Straße nicht

-
- 1) Vgl. die eingehende Darstellung im Kapitel über die Grundsätze des Wegerechts.
 - 2) Diese können dann als Voraussetzungen für die Straßen im erweiterten Eigengebrauch angesehen werden, während auf S. 47 ff lediglich die Rechtsfolgen aufgezeigt wurden.
 - 3) Gerade umgekehrt liegt die Wertung der rechtlichen Bedeutung des Handlungsgehalts in den Fällen, in denen eine mehr oder minder große Zahl von Menschen sich einen Weg schafft - als Beispiel diene der von Spaziergängern geschaffene Trampelpfad über einen Acker, der jedes Jahr erneut umgepflügt, aber regelmäßig wieder getreten wird.

von Bedeutung sind.¹⁾ Nun soll dieser Grundsatz gar nicht angezweifelt werden, aber in dieser zu allgemeinen Formulierung ist er ungenau. Er bedeutet nur, daß allein die Tatsache, daß die Straße im privaten Eigentum steht oder von einer Person des Privatrechts auf eigenem Grundstück angelegt worden ist, den Schluß auf den privatrechtlichen Charakter der Straße nicht zuläßt. Es kann auch ein öffentlicher Weg im Eigentum einer Privatperson stehen,²⁾ so daß die Tatsache, daß ein Weg im Eigentum einer Privatperson steht, die Möglichkeit, daß dieser gewidmet und damit öffentlich ist, nicht auszuschließen vermag. Kann aber aus der Tatsache, daß eine Straße im privaten Eigentum steht, allein nicht auf den Rechtscharakter der Straße geschlossen werden, so kann dennoch die Tatsache der Anlegung einer solchen Straße einen Hinweis auf den Willen des Eigentümers geben, welchen Rechtscharakter er der Straße beimessen wollte.³⁾ Es sollte daher auch die Anlegung einer Straße durch einen Privaten auf seinem Grundstück als eine Handlung angesehen werden, die auf die beim Eigen-

1) Vgl. ProVGE 12,271; 19,368; 25,267; Kodal aaO. S. 146; Germershausen-Seydel aaO. S. 6; Jahn in DÖV 1962, 292.

2) Vgl. dazu die Stellennachweise der vorangehenden Fußnote.

3) In ähnlicher Weise wird auch von Jahn in DÖV 1962, 292 die privatrechtliche Komponente beachtet, allerdings in dem Zusammenhang, ob bei alten Wegen eine Ausnahme vom strengen Widmungsnachweis möglich ist. Daß die Freiheit des Eigentums die Öffentlichkeitsvermutung aufgrund unvordenklicher Verjährung verdrängt, zeigt, daß dem privatrechtlichen Eigentum Bedeutung zugemessen wird. Es fragt sich dann allerdings, warum das nur im Rahmen einer Ausnahme vom strengen Widmungsnachweis geschieht und nicht auch schon bei der Erfassung des Willens der Beteiligten.

tümer vorhandene Willensrichtung schließen läßt und daher bei der Prüfung eines Widmungswillens zu berücksichtigen ist.

2) Die Zweckrichtungen der verschiedenen Arten von Privatstraßen

Wie bereits¹⁾ näher ausgeführt wurde, haben private und öffentliche Wege gemeinsam, daß sie einem bestimmten Gebrauchszweck dienen. Insofern besteht auch für private Straßen eine Zweckbestimmung, sie ist allerdings nicht öffentlich-rechtlicher Art. Da davon auszugehen ist, daß die Anlage eines Weges nicht nur eine willensgerichtete²⁾, sondern zugleich eine zweckgerichtete Handlung darstellt, besteht für jede private Straße eine Zweckbestimmung, die wiederum Rückschlüsse auf den Willen des Eigentümers zuläßt. In der Regel wird diese Zweckbestimmung vom Eigentümer nicht ausdrücklich erklärt werden, sie ergibt sich jedoch aus der Anlage des Weges selbst.

a) Untersucht man die Arten der Privatstraßen, welche Zweckrichtungen überhaupt möglich erscheinen, so ergeben sich insgesamt drei Fallgestaltungen: Der Eigentümer bezweckt mit der Anlage des Weges den alleinigen Gebrauch durch sich und seine Angehörigen; der Eigentümer bezweckt primär Eigengebrauch, sein Wille umfaßt aber auch einen notwendigerweise damit verbundenen Drittgebrauch; schließlich: der Eigentümer bezweckt gerade den Gebrauch durch Dritte. Von der In-

1) Siehe III. Kapitel S. 44.

2) Siehe dazu die Ausführungen in diesem Kapitel S. 107.

tenazität des Gebrauchs her gesehen soll daher folgende Einteilung vorgenommen werden:

1. Anlagezweck - strikter Eigengebrauch
2. Anlagezweck - Eigengebrauch zuzüglich gewolltem
Drittgebrauch
3. Anlagezweck - primärer Drittgebrauch

An dieser Stelle soll noch ein kurzer Rückblick gegeben werden. Nach der hier vertretenen Auffassung waren die Privatstraßen nach ihrer tatsächlichen Benutzung in solche im strikten und erweiterten Eigengebrauch einzuteilen. Stellt man auf die oben beschriebene Aufteilung nach dem Anlagezweck ab, so entspricht der 1. Anlagezweck dem Einteilungsmerkmal des strikten Eigengebrauchs. Der 2. und 3. Anlagezweck kennzeichnen die Straßen im erweiterten Eigengebrauch. Damit wird nämlich zum Ausdruck gebracht, daß der Eigengebrauch trotz der primären Zweckbestimmung nicht ausgeschlossen werden kann und die Eröffnung des Drittgebrauchs auf der privatrechtlichen Verfügungsmacht des Privaten beruht. Außerdem wird damit auf den Begriff des Gemeingebrauchs verzichtet, der allein den öffentlichen Straßen vorbehalten ist, wenn auch der Drittgebrauch in seiner tatsächlichen Ausdehnung faktisch Gebrauch seitens der Allgemeinheit bedeuten kann.¹⁾ Um diesen von

1) Siehe dazu Schallenberg aaO. S.56, der zwischen tatsächlichem Gemeingebrauch und Gemeingebrauch im Rechtssinne unterscheidet. Keinerlei Unterscheidung trifft Wiethaup in RdL 1958, 311.

dem Gemeingebrauch ausreichend abzugrenzen, wird auf den Ursprung der privatrechtlichen Verfügungsmacht, durch die der Drittgebrauch erst geschaffen wurde, abgestellt. Daher kann letztlich auch eine dem 3. Anlagezweck dienende Straße als im erweiterten Eigengebrauch stehend bezeichnet werden.

b) Nun soll allerdings nicht verkannt werden, daß gerade das Merkmal des gewollten Drittgebrauchs von dem des Gemeingebrauchs im konkreten Fall schwierig abgrenzbar ist, da faktisch beim gewollten Drittgebrauch öffentlicher Verkehr, i.S. eines allgemeinen Verkehrs, stattfinden kann. Der Anlagezweck läßt daher in einem solchen Fall lediglich den Willen des Eigentümers erkennen, allgemeinen Verkehr auf seinem Weg zulassen zu wollen. Dieser Wille des Eigentümers ist jedoch auch dann vorhanden, wenn eine durch Zusammenwirken aller drei Rechtsbeteiligten erfolgte Widmung vorliegt. Es kann daher festgestellt werden, daß, allein auf den Anlagezweck abgestellt, im Falle des primären Drittgebrauchs die tatsächlichen Verhältnisse sowohl den Schluß auf einen Widmungswillen als auch auf den Willen, eine Privatstraße anzulegen, zulasen. Für den dritten Anlagezweck gilt es daher, ein weiteres Abgrenzungskriterium aufzustellen.

aa) Dieses Abgrenzungskriterium soll in Anlehnung an die Widmungstheorie des PROVG in der Freiheitsvermutung unbelasteten Eigentums gesehen werden.¹⁾ Hat der Eigentümer trotz der Anlage der Straßen, die primär Drittgebrauch bezweckt, ein nicht unerhebliches Eigeninteresse

1) Vgl. dazu die Ausführungen auf S. 83 ff.

an diesen, so begründet dieses eine Vermutung für das Fortbestehen unbelasteten Eigentums, d.h. für dessen Freiheit von öffentlichen Beschränkungen. Besteht kein erhebliches Eigeninteresse seitens des Eigentümers, dann wird i.d.R. trotz Vorliegens der Möglichkeit, daß der Eigentümer den 3. Anlagezweck im Auge hatte, von dem Widmungswillen des Eigentümers auszugehen sein. ¹⁾

Während sich beim 3. Anlagezweck der Wille des Eigentümers nicht eindeutig durch feste Kriterien nachträglich bestimmen läßt, so bestehen diese Schwierigkeiten nicht für die beiden anderen Anlagezwecke.

Bezüglich des aus dem 1. Anlagezweck zu erschließenden Willens ergibt sich, daß der Eigentümer keinen Widmungswillen gehabt haben kann. Er will ja gerade die alleinige Benutzung durch sich und seine Angehörigen. Dieser Zweck schließt daher einen Widmungswillen des Eigentümers offensichtlich aus. Zu untersuchen bleibt, ob dieses Ergebnis auch für den 2. Anlagezweck zu gelten hat. Der 2. Anlagezweck beinhaltet Wesensmerkmale sowohl des

1) Dazu noch diese Anmerkung: das vom PROVG aufgestellte Vermutungsprinzip der Freiheit des Privateigentums hat eine andere Funktion als die hier vertretene Freiheitsvermutung. Nach der Rechtsprechung des PROVG verbietet die Tatsache des privaten Eigentums am Straßengrundstück die Zulassung einer Ausnahme vom Erfordernis des strengen Widmungsnachweises. Die hier vertretene Auffassung stellt das Vermutungsprinzip für die Freiheit des Eigentümers gerade nach dem Grundsatz des strengen Widmungsnachweises in den Vordergrund und ist insofern nur eine Ausgestaltung dieses zumindest für das pr. Wegerecht anerkannten Grundsatzes.

1. als auch des 3. Anlagezweckes und nimmt damit eine Mittelstellung ein. Primär bezweckt der Eigentümer Eigengebrauch. Das läßt wie beim 1. Anlagezweck auf den Ausschluß eines Widmungswillens schließen. Andererseits ist auch Drittgebrauch gewollt. Es bleibt jedoch zu bedenken, daß der Drittgebrauch beim 2. Anlagezweck nur deshalb gewollt ist, weil er mit dem geplanten Eigengebrauch notwendigerweise verbunden ist. Bestünde diese Notwendigkeit nicht, käme als Zweckrichtung in einem solchen Fall nur der strikte Eigengebrauch in Betracht, wobei dann der Widmungswille des Eigentümers ausgeschlossen wäre. Diese Überlegung zeigt, daß der 2. Anlagezweck seinem Wesen nach dem 1. Anlagezweck noch benachbarter ist, da für den Eigentümer der Eigengebrauch im Vordergrund steht. Daher läßt sich aus dem 2. Anlagezweck nur der Wille des Eigentümers entnehmen, eine Privatstraße anlegen zu wollen.

Zusammengefaßt ergibt sich also bei der Untersuchung des jeweiligen Anlagezweckes bezüglich des daraus abzuleitenden Willens: Der 1. und 2. Anlagezweck schließen einen von vornherein vorhandenen Widmungswillen des Eigentümers einer Straße aus. Für den 3. Anlagezweck ergibt sich eine Vermutung für den privatrechtlichen Charakter der im Eigentum des Privaten stehenden Straße, wenn der Eigentümer an der Anlage und dem Bestand der Straße ein nicht unerhebliches Eigeninteresse hat. Diese Vermutung ist widerlegbar. Wer sich auf das Gegenteil beruft, ist für das Vorliegen von Tatsachen, die die Vermutung auszuräumen vermögen, beweispflichtig. Kann nach diesen Grundsätzen ein von vornherein vorhandener Widmungswille des Eigentümers nicht festgestellt werden, so handelt es sich um die Anlegung einer Privatstraße, die als solche fortbesteht, wenn sich eine nachträgliche Widmung nicht feststellen läßt.

Daraus kann folgende Definition abgeleitet werden:
Ist eine im Eigentum eines Privaten stehende Straße nicht

ausdrücklich gewidmet, so ist sie dann eine öffentliche Straße, wenn sich - trotz des Anlagezweckes - konkludent der Widmungswille aller Beteiligten ergibt. ^{1) 2)}

bb) Es bleibt noch zu klären, wie sich die aus dem jeweiligen Anlagezweck abzuleitenden Grundsätze zu denen der unvordenklichen Verjährung verhalten.

Dabei ist zunächst zu beachten, daß sich die obige Definition auf das Entstehen der Sache bezieht, während die Theorie der unvordenklichen Verjährung eine Rechtmäßigkeitsvermutung für das Bestehen als öffentliche Sache aufstellt. ³⁾ Entscheidende Voraussetzung der Anwendbarkeit dieser Theorie ist allerdings, daß eine Widmung nicht mehr nachgewiesen werden kann. Für diesen Fall wird auf den Zeitpunkt der Betrachtungsweise abgestellt und aus der "unvordenklichen Benutzung" die Vermutung des rechtmäßigen Bestehens der öffentlichen Sache gezogen. ⁴⁾ Die hier vertretene Auffassung be-

1) Diese Definition ist, wie schon die Formulierung "aller Beteiligten" ergibt, auf Straßen in dem Gebiet beschränkt, für das das preußische Wegerecht Geltung hatte. Inwieweit dieser Definition Allgemeingültigkeit für die Wegerechtssysteme anderer Bundesländer beigemessen werden kann, soll hier nicht untersucht werden.

2) Konkludent kann sich der Widmungswille bei der Anlage der Straße im Rahmen des 3. Anlagezweckes oder aber einer nachträglichen Widmung ergeben.

3) Vgl. die Stellennachweise auf S. 83, für alle Schallenberg aaO. S. 99.

4) Vgl. Schallenberg aaO. S. 100.

zieht sich jedoch auf den Zeitpunkt des Entstehens der Sache. Unter Beachtung gerade dieses Unterschiedes muß daher die Anwendbarkeit der Grundsätze der unvordenklichen Verjährung gesehen werden.

(1) Ausgangspunkt ist der Grundsatz des strengen Widmungsnachweises.¹⁾ Eine Ausnahme von diesem Grundsatz ist bei den sog. alten Wegen allgemein anerkannt.²⁾ Die entscheidende Frage ist allerdings, ob auch bei alten Wegen, die im Eigentum Privater stehen, diese Ausnahme vom strengen Widmungsnachweis zulässig ist.³⁾

Nach den Grundsätzen, die für den 1. und 2. Anlagezweck gelten,⁴⁾ ist der Widmungswille des Eigentümers bei der Anlegung der Straße durch deren Zweck von vornherein ausgeschlossen. Läßt sich daher im Zeitpunkt der Anlegung eines Weges durch einen Privaten nur das Vorliegen einer der ersten beiden Anlagezwecke feststellen, so besteht "von vornherein die aus § 903 BGB

1) Germershausen-Seydel aaO. S. 14.

2) Verschieden ist allerdings die rechtliche Begründung, vgl. zu diesem Streitstand OVG Münster in NJW 1964, 1335 sowie die S. 85 ff., wo aus den angeführten Gründen der Theorie der unvordenklichen Verjährung der Vorzug gegeben wurde.

3) vgl. dazu insbesondere PROVGE 99, 134, sowie Jahn in DÖV 1962, 293, 294. Diesen Ausführungen ist zu entnehmen, daß die Ausnahme vom strengen Widmungsnachweis nicht gilt, wenn sich der Eigentümer auf die Freiheit - § 903 BGB - des Eigentums beruft. Das läßt jedoch nur den Schluß zu, daß bei dem Fehlen des Sich-Berufens auf die Freiheit des Eigentums die Ausnahme vom strengen Widmungsnachweis zulässig sein muß.

4) vgl. dazu oben S. 110 ff.

herzuleitende Vermutung der Freiheit des Eigentums".¹⁾ Eine solche Vermutung kann aber nicht durch die - aufgrund der unvordenklichen Verjährung bestehende - Öffentlichkeitsvermutung ausgeräumt werden. Auch kann nicht entscheidend sein, wer sich auf welche Vermutung im Einzelfall beruft.²⁾ Die Entscheidung, auf welchem Wege der Rechtscharakter einer Straße zu ermitteln ist, und welche Anforderungen im Einzelfall an den Nachweis der Öffentlichkeit zu stellen sind, kann nicht davon abhängig sein, ob sich jemand auf eine Vermutung beruft oder nicht.

(2) Etwas anderes kann ebenso nicht gelten, wenn die Voraussetzungen des 3. Anlagezweckes gegeben sind. Auch hier steht der Öffentlichkeitsvermutung die Vermutung für unbelastetes Eigentum des Privaten gegenüber, so daß in allen Fällen, in denen einer der Anlagezwecke festgestellt werden kann,³⁾ eine Ausnahme vom strengen Widmungsnachweis nicht zulässig ist und deshalb, wie Jahn aaO. es formuliert, für das Rechtsinstitut der "unvordenklichen Benutzung" kein Raum ist.

Im Ergebnis bleibt somit festzuhalten, daß die Öffentlichkeit von Straßen, die ein Privater auf seinem Eigentum aufgrund einer der drei Zwecke angelegt hat, nur mittels des strengen Widmungsnachweises festgestellt

1) Jahn in DÖV 1962, 293.

2) Vgl. dazu den Hinweis in ProVGE 99, 134.

3) Das setzt stets die Tatsache voraus, daß der entsprechende Weg im Eigentum eines Privaten steht, vgl. dazu Jahn in DÖV 1962, 293.

werden kann. ¹⁾

c) Im folgenden sollen die hier aufgestellten Grundsätze an einigen Beispielen verdeutlicht werden.

aa) Die im Eigentum des Forstfiskus stehenden Wege sind Privatwege. ²⁾ Aufgrund der hier aufgestellten Grundsätze läßt sich diese Auffassung bestätigen.

Es handelt sich um Wege, die im privaten Eigentum eines einzelnen, nämlich der juristischen Person des Staates als Forstfiskus stehen. Es sei unterstellt, daß eine ausdrückliche Widmung nicht erfolgt ist. ³⁾ Dennoch könnten diese Wege öffentlich sein. Das ist dann der Fall, wenn bei allen Rechtsbeteiligten ein von vorn-

1) Vgl. dazu im Ergebnis Germershausen-Seydel aaO. S. 6 sowie S. 15. Dort wird die Ausnahme vom strengen Widmungsnachweis bei alten Wegen, die im Eigentum Privater stehen, insoweit abgeschwächt, als klargestellt werden muß, "wer der widmende Eigentümer gewesen sein kann, und ob dessen Widmungswille die Zustimmung der übrigen Rechtsbeteiligten gefunden hat". Was ist das anderes als das Erfordernis des strengen Widmungsnachweises, der ja nicht aus ausdrücklichen Erklärungen, sondern auch durch konkludente Handlungen erfolgen kann? Ebenso Scholz "Handbuch des gesamten öffentlichen Grundstücksrechts" S. 628. Interessanterweise wird diese Einschränkung auch in ProVGE 45, 252 gemacht.

2) So Kodal aaO. S. 533, der von Forststraßen spricht; ebenso Bochallı in KomHdb S. 567; Fritsch-Golz-Wicher aaO. § 60 Anm. 2 b); wobei allerdings zu beachten ist, daß für bestimmte Fälle § 69 LStrG NW eine Ausnahmeregelung trifft, siehe dazu Fritsch-Golz-Wicher § 60 Anm. 4) sowie Fickert aaO. § 60 A I Anm. 5.

3) Die im Einzelfall immer vorhanden sein kann, was i. d.R. jedoch bei den typischen Waldwegen nicht der Fall ist.

herein vorhandener Widmungswille (wenn auch nur konkludent zum Ausdruck gebracht) feststellbar ist oder aber eine nachträgliche Widmung vorliegt.

Dies gilt auch hinsichtlich des Eigentümers dieser Wege, denn es muß der Widmungswille bei allen Beteiligten vorgelegen haben. Als eine Handlung, aus denen sich der Wille des Eigentümers ergeben kann, ist die Anlegung der Wege anzusehen. Insoweit ist zu beachten, welchen Zweck der Eigentümer mit der Anlage verfolgt hat, da sich daraus möglicherweise ein Widmungswille von vornherein bejahen oder verneinen läßt.

Alleiniger Zweck der vom Forstfiskus angelegten Waldwege ist die bessere Bearbeitung der Forsten. Zufahrtswege gestatten das notwendige Befördern des Arbeitspersonals, insbesondere aber den Transport gefällten Holzes sowie der notwendigen Materialien zur Aufforstung abgeholzter Flächen. ¹⁾ Ebenso ist eine wirksame Waldbrandbekämpfung ohne Waldwege kaum denkbar. Aus alledem folgt, daß die Waldwege den alleinigen Zwecken des Forstfiskus dienen. Da diese aber auf privatem Grund liegen, läßt sich aus der Anlegung der Wege bzw. ihrem Anlagezweck nur schließen, daß von vornherein der Wille vorhanden war, Privatstraßen anzulegen, so daß das Vorliegen eines Widmungswillens zu verneinen ist. Die Waldwege sind daher als Privatstraßen entstanden. Sie bestehen als solche bis heute, wenn sich eine nachträgliche Widmung nicht feststellen läßt. ²⁾

1) Vgl. dazu Fritsch-Golz-Wicher "Holzabfuhrwege" § 60 Anm. 2 a).

2) was hier nicht weiter untersucht werden soll; insbesondere kommt allerdings § 69 LStrG NW in Betracht, vgl. dazu Fritsch-Golz-Wicher § 60 Anm. 4).

bb) Weiterhin sollen in diesem Zusammenhang die sog. Interessentenwege auf ihren Rechtscharakter hin untersucht werden.

(1) Nach den bisher vertretenen Auffassungen scheint die Einordnung dieser Wege nicht unstrittig zu sein. ¹⁾ Einerseits sollen sie "nicht Privatwege (sein), sondern sie nehmen eine Mittelstellung zwischen öffentlichen und Privatwegen ein." ²⁾ Andererseits wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, daß zu der Gruppe der Interessentenwege auch die im Separationsverfahren ausgewiesenen Feld-, Holz- oder sonstigen Nebenwege gehören. Diese aber sollen rechtlich Privatwege sein und der Aufsicht der Wegepolizeibehörde entzogen sein. ³⁾

Damit ergibt sich für die Gruppe der Interessentenwege, zu der auch die Separationswege gehören, eine Verschiedenartigkeit der rechtlichen Qualifikation. Diese ist angesichts der Zusammenfassung allerdingens unverstänlich und nicht zu rechtfertigen.

Demgegenüber wird die Meinung vertreten, die Interessentenwege seien Privatwege. ⁴⁾ Ausgehend von dem Grundsatz, daß ein öffentlicher Weg nur durch bewußte, auf die Öffentlichkeit gerichtete Rechtsakte entstehen

1) Vgl. dazu Bochalli in KomHdb S. 566 sowie die Ausführungen von Wolff § 56 I.

2) So Bochalli aaO. S. 566; siehe auch Bochalli "Die Fortbildung des Wegerechts durch die neue Gesetzgebung und Rechtsprechung" in DVBl 1956, 182.

3) So Bochalli in KomHdb S. 567.

4) So Wolff § 56 II ebenso Germershausen-Seydel aaO. S. 23 "rechtlich Privatwege"; ProVGE 72, 334.

kann, weist Wolff darauf hin, daß es "neben den öffentlichen auch private Wege gibt, die zwar von jedermann, aber nur gemäß ihrem herkömmlichen Zweck benutzt werden dürfen. So i.d.R. die Interessentenwege, die - mangels Widmung - keine öffentlichen Sachen sind." ¹⁾ Zutreffend weist Germershausen-Seydel ²⁾ darauf hin, daß dem geltenden Recht der Begriff eines öffentlichen Interessentenweges unbekannt ist. ³⁾

Die Interessentenwege sind im Gemeinheitsteilungs- oder im Flurbereinigungsverfahren als solche für den Zweck land- und forstwirtschaftlichen Betriebs ausgewiesen worden. ⁴⁾ Sie stehen im Eigentum der Gemeinde und der Privaten, über deren Grundstücke die Wege verlaufen. ⁵⁾ Da an dem Verfahren lediglich die Interessenten, nicht aber die Wegepolizeibehörde, beteiligt sind, fehlt es an einer Widmung. ⁶⁾

1) hM: siehe Wolff § 56 I mit Hinweis auf den § 16 des Berliner Straßengesetzes; BGHZ 20, 270; Sächs. OVG in VwRspr. 16, 484; ebenso Kodal aaO. S. 535; Im Ergebnis auch Schallenberg aaO. S. 56: "Von den öffentlich-rechtlichen Sachen sind die öffentlichen Sachen zu unterscheiden. Darunter sind alle Sachen zu begreifen, die tatsächlich öffentlich sind. Dazu gehören die von der Öffentlichkeit benutzten Privat- und Interessentenwege sowie die Wege i.S. des Straf- und Verkehrsrechts"; siehe auch die Ausführungen bei Schallenberg aaO. S. 23; Scholz "Handbuch des gesamten öffentlichen Grundstücksrechts" 1932 Bd. 1 S. 705 und Wiethaup aaO. in RdL 1958, 311.

2) aaO. S. 23.

3) Vgl. auch PROVGE 72, 334.

4) Vgl. Bochalli in KomHdb. S. 566.

5) i.d.R. den sog. Anwesensbesitzern - siehe Kodal aaO. S. 535.

6) Siehe Wolff § 56 I "mangels Widmung".

Die Interessentenwege können daher nur Privatwege sein, selbst "wenn sich die Interessentenschaft u.U. aus sämtlichen Gemeindewohnern oder Anwesensbesitzern zusammensetzt."¹⁾

- (2) Zu diesem Ergebnis gelangt man auch, wenn man die hier aufgestellten Grundsätze anwendet.

Eine ausdrückliche Widmungserklärung für die Interessentenwege besteht nicht. Es handelt sich um Wege, die im privaten Eigentum stehen.²⁾ Sie sind nur dann als öffentliche Wege entstanden, wenn trotz des Anlagezweckes eine konkludente Widmung vorliegt.

Es ist also zu untersuchen, welcher Zweck bei der Anlage der Interessentenwege verfolgt wurde. Dabei ist zu beachten, daß der Zweck der Benutzung dieser Wege nicht Eigengebrauch ist.³⁾ Man kann daher von Mehrgebrauch sprechen, allerdings handelt es sich nicht um Gemeingebrauch.⁴⁾ Als Anlagezweck scheidet damit der strikte Eigengebrauch aus.

Bei den Interessentenwegen könnte aber der 2. Anlagezweck vorliegen. Dieser besteht in dem primären Eigengebrauch, mit dem notwendigerweise Drittgebrauch verbunden ist. Die Interessentenwege sind

1) So Kodal aaO. S. 535.

2) Siehe die Ausführungen oben S. 140.

3) Vgl. dazu Wolff 6. Auflage § 56 I "...., die von jedermann, aber nur gemäß ihrem herkömmlichen Zweck benutzt werden dürfen" 7. u. 8. Auflage ebenda: "...., die tatsächlich im Gemeingebrauch stehen, ohne - mangels Widmung - öffentliche Sachen zu sein."; Germershausen-Seydel aaO. S. 23, Bochall in KomHdb S. 566.

4) Vgl. Bochall in Kom-Hdb S. 567.

Wirtschaftswege, die "für den land- und forstwirtschaftlichen Betrieb eines bestimmten Personenkreises dienen" ¹⁾ bzw. "der landwirtschaftlichen Kultur der Grundstücke der Interessenten." ²⁾ Die Berechtigung zur Benutzung der Interessentenwege ist also auf der einen Seite geknüpft an die Zugehörigkeit zu den im Ausweisungsverfahren bezeichneten Interessenten, auf der anderen Seite sowohl der Art als auch dem Umfang der Benutzung nach allein an diesen Zweck gebunden. Daraus ergibt sich, daß die Interessentenwege zunächst dem Eigengebrauch zu dienen bestimmt sind.

Daßer nicht alle Personen, die gleichwohl dem Verbund der Interessenten angehören, Eigentümer der Wege sind, liegt insoweit notwendiger Drittgebrauch vor, der auch von vornherein gewollt war. Die Merkmale des 2. Anlagezweckes sind daher erfüllt. Die Interessentenwege sind als Privatwege entstanden, da gemäß ihrem Anlagezweck ein Widmungswille nicht vorhanden war. ³⁾

1) Vgl. Bochalll in KomHdb. S. 566.

2) Bochalll in DVBl 1956, 182.

3) Vgl. zu diesem Ergebnis insbesondere Wolff § m56 I sowie Germershausen-Seydel aaO. S. 23; In diese Gruppe der Privatwege gehören auch die im Eigentum des Deichverbandes stehenden Deichwege. Sie dienen allein den Zwecken des Deichverbandes. Jedoch war eine Benutzung durch den Fußgängerverkehr mit der Anlage dieser Wege verbunden und gewollt. Sowohl bei den Interessenten- als auch den Deichwegen handelt es sich daher um Privatstraßen im erweiterten Eigengebrauch; für letzteres vgl. Germershausen-Seydel aaO. S. 21, der allerdings darauf hinweist, daß Deichwege im Einzelfall gewidmet und damit öffentlich sein können.

cc) Auch die Bahnhofsvorplätze ¹⁾ sowie die Zufahrtswege sind i.d.R. nicht ausdrücklich gewidmet. ²⁾ Sie stehen im Eigentum des jeweiligen Eisenbahnunternehmens; mag dieses öffentlich- oder privatrechtlich organisiert sein, an den Wegen und Plätzen besteht privates Eigentum. Auf ihnen findet uneingeschränkter Verkehr statt, wobei sehr häufig, aber bei weitem nicht immer der Bahnhof selbst, den Zielpunkt dieses Verkehrs darstellt.

Es handelt sich daher um Wege und Plätze, die im privaten Eigentum stehen. Sie könnten öffentlich sein. Das ist dann der Fall, wenn sich trotz des Anlagezweckes ein Widmungswille nachweisen läßt. Es ist daher zunächst der Anlagezweck dieser Bahnhofszufahrtswege zu untersuchen.

-
- 1) Vgl. zum Begriff insbesondere Germershausen-Seydel aaO. S. 20; PrOVGE 10,216; 15,288; 20,280; 27,176; außerdem v. Eschstruth "Der öffentliche Weg" in Rechts- und Staatswiss. Studien, Heft 17 S. 34.
 - 2) Vgl. Fritsch-Golz-Wicher aaO. § 60 Anm. 4); Kodal aaO. S. 533 für den Fall der Eisenbahnzufahrtswege und Bahnhofsvorplätze; zu beachten ist in diesem Zusammenhang ein Urteil des BGH in NJW 1963, 152, das den privatrechtlichen Charakter dieser Straßen einzuschränken versucht. Sie können allerdings öffentliche Straßen sein, wenn nachweisbar eine Widmung vorliegt. Vgl. dazu die ausführliche Darstellung bei Saran aaO. S. 28 sowie das zur Unterscheidung nach den bisherigen Grundsätzen wichtige Urteil des ProVG in E 10, 216; weiterhin PrOVGE 9,246; 15,288; 17,322; 20,280; 27,176; 38,241.

Als Anlagezweck scheidet der strikte Eigengebrauch aus. In Betracht kommt der 2. Anlagezweck. Dann müßte die Anlegung dieser Straßen dem primären Eigengebrauch gedient haben mit dem damit notwendig verbundenen Drittgebrauch. Sicherlich dienen diese Straßen der Eisenbahngesellschaft, um die gesamte Bahnhofsanlage betreiben und unterhalten zu können. Andererseits ergibt sich gerade durch den Personen- als auch durch den Güterverkehr ein Drittgebrauch an den Bahnhofszufuhrwegen. Gegenüber dem Eigengebrauch stellt dieser Zweck den Hauptgrund der Straßen- und Platzanlegung dar. Von einem primären Eigengebrauch kann daher nicht ausgegangen werden, so daß auch der 2. Anlagezweck ausscheidet.

Als Anlagezweck kommt somit nur der primäre Drittgebrauch in Frage. Mit der Anlage dieser Straßen und Plätze beabsichtigen die Eisenbahngesellschaften gerade den Gebrauch durch Dritte, um sie für den Personen- oder aber Güterverkehr zu gewinnen. Da hier der Drittgebrauch jedermann zusteht, kann der Anlagezweck sowohl auf einen Widmungswillen als auch auf den Willen, eine (offene) Privatstraße anzulegen, schließen lassen.

Letzteres ist dann zu vermuten, wenn der Eigentümer an der Anlage und dem Bestand der in seinem Eigentum stehenden Straßen ein nicht unerhebliches Eigeninteresse hat. ¹⁾ Die Eisenbahnunternehmen haben ein Interesse daran, daß möglichst viele Personen von dem Be-

1) Vgl. dazu die grundsätzlichen Ausführungen oben S. 112 ff.

förderungsmittel der Eisenbahn Gebrauch machen. Um dieses Ziel zu erreichen, sind die Zufahrtswege sowohl der Lage als auch der Beschaffenheit nach möglichst verkehrsgünstig und verkehrsgerecht angelegt worden. Stellt man insbesondere auf den Güterverkehr ab, so ergibt sich an dessen Abwicklung ein wirtschaftliches Interesse der Eisenbahnunternehmen. ¹⁾ Um die Eigeninteressen in möglichst großem Umfang zu wahren, war sowohl für den Personen- wie Güterverkehr die Anlage von Straßen und Plätzen vonnöten. ²⁾ Somit bestand zumindest bei der Anlage der hier untersuchten Straßengruppe ein nicht unerhebliches Eigeninteresse seitens des privaten Eigentümers. ³⁾ Die darauf gründende Vermutung für den Willen, Privatstraßen anlegen zu wollen, kann nur durch den Beweis des Gegenteils ausgeräumt werden. In der Regel ist daher von dem privatrechtlichen Charakter der Bahnhofsvorplätze- und Zufuhrwege auszugehen. ⁴⁾ Zu untersuchen bleibt aller-

-
- 1) Dies gilt noch heute; dieser Moment spielte allerdings auch bei dem Personenverkehr eine erhebliche Rolle, wenn auch im Laufe der Zeit eine völlig gegenteilige Entwicklung bei der Rentabilität gegenüber dem Güterverkehr eingetreten ist.
 - 2) Zwar hat sich hier eine Wandlung vollzogen, die diese Verkehrsmittel als öffentlich begreift und demgemäß ein öffentliches Erfordernis auch in der Anlage der Straßen sieht. Diese Entwicklung ist jedoch für die Zeit der Anlage nicht zu berücksichtigen, sondern kommt zum Tragen bei der Frage, ob hier z.B. gemäß § 60 LStrG NW die veränderten Verkehrsbedürfnisse eine Widmungs- und Übernahmespflicht der Gemeinden oder sonstiger Baulastträger begründen. Die Frage, ob hier ein anderweitiger Ausgleich stattfinden muß oder die Regelung des § 60 ausreicht, stellt A. Hamann "Die Unterhaltung des öffentlichen Verkehr dienender Bahnhofszufuhrwege" in DVBl 1962, 703. Im einzelnen kann auf diese Ausführungen verwiesen werden.
 - 3) Vgl. Germershausen-Seydel aaO. S. 357; der ebenfalls auf die Zweckrichtung eingeht.
 - 4) Germershausen- Seydel aaO. S. 20; ebenso v. Eschstruth aaO. S. 34.

dings die Frage, ob diese Straßen und Plätze nicht nachträglich gewidmet worden sind.¹⁾ Dabei ist insbesondere das erhöhte öffentliche Verkehrsbedürfnis zu berücksichtigen. Sollte eine nachträgliche Widmung ebenfalls nicht festgestellt werden können, ist zu klären, ob diese privaten Straßen und Plätze gemäß den jeweiligen Vorschriften der Länder gewidmet und übernommen werden müssen.

Festzuhalten bleibt jedoch das Ergebnis, daß Bahnhofsplätze und Zufahrtswege i.d.R. als Privatstraßen entstanden sind. Sie dienen dem 3. Anlagezweck und sind somit nach der hier vertretenen Auffassung Straßen im erweiterten Eigengebrauch.²⁾

II. Anwendung der entwickelten Grundsätze auf den Charakter der Unternehmerstraßen als öffentliche oder private Straßen

1) Die Anlagezwecke

Die im privaten Eigentum der Unternehmer stehenden Koloniestraßen könnten von vornherein als öffent-

1) Vgl. dazu PROVGE 27, 182; 38, 240 sowie Germershausen-Seydel aaO. S. 20, 21.

2) Vgl. zu der Einordnung dieser Straßengruppe den Aufsatz von A. Hamann in DVBl 1962, 703; sowie Kodal aaO. S. 176; Fritsch-Golz-Wicher aaO. § 60 Anm. 4 und Germershausen-Seydel aaO. S. 20; vgl. auch Schallenberg aaO. S. 82 Fußnote 143.

liche Straßen angelegt worden sein. Das wäre dann der Fall, wenn sich konkludent aus den Handlungen aller Beteiligten trotz des Anlagezweckes ein Widmungswille ergibt. Da dieser Wille auch bei dem Eigentümer der Straßen vorhanden sein muß, muß zunächst das Vorhandensein eines Widmungswillens auf Seiten des Eigentümers untersucht werden. Die Anlage einer Straße durch den Eigentümer stellt eine willens- und zweckgerichtete Handlung dar. Daher ist zunächst der Anlagezweck zu untersuchen. Daraus könnte sich bereits der Ausschluß eines Widmungswillens ergeben. Das wäre dann der Fall, wenn sich für die Unternehmerstraßen der 1. oder 2. Anlagezweck feststellen lassen könnte.

a) Der 1. Anlagezweck - strikter Eigengebrauch - scheidet in diesen Fällen aus, weil die Benutzung der Straßen durch die in den Kolonien wohnenden Menschen geplant war. Es könnte jedoch der 2. Anlagezweck in Betracht kommen. Dann müßte Zweck der Anlage der Koloniestraßen Eigengebrauch gewesen sein mit einem damit notwendigerweise verbundenen und daher gewollten Drittgebrauch.

Die Koloniestraßen sind i.d.R. als reine Wohnstraßen angelegt worden, um den Bewohnern den Zugang zu ihren Wohnungen zu ermöglichen. Der durch die Bewohner in die Kolonie hineingetragene Verkehr ist danach als Drittgebrauch anzusehen. Eigengebrauch im strengen Sinn ist kaum vorhanden, denn die Straßen dienten den Bergwerksgesellschaften wohl nur in seltenen Fällen als Zufahrtswege zu den Schachtanlagen. ¹⁾

1) Läßt allerdings im Einzelfall die Anlage einer Siedlungsstraße diesen Zweck erkennen, so zeigt sich darin primärer Eigengebrauch. Der damit verbundene Drittgebrauch ergibt sich notwendigerweise und gewollt. Das Bestehen eines von vornherein vorhandenen Widmungswillens scheidet aus; vgl. dazu noch Germershausen-Seydel aaO. S. 14.

Der Eigengebrauch durch die Gesellschaften könnte aber darin gesehen werden, daß sie den bei ihnen beschäftigten Arbeitnehmern Wohnraum durch Errichtung ganzer Siedlungen beschafft und die Vergabe dieses Wohnraumes ausschließlich an das Bestehen eines Beschäftigungsverhältnisses geknüpft haben. Die Benutzung der Straßen durch Personen, die mit dem Eigentümer durch ein Beschäftigungsverhältnis verbunden sind, kann jedoch nicht als Eigengebrauch durch den Eigentümer angesehen werden. Welche sozialen und wirtschaftlichen Gründe den Eigentümer veranlaßt haben, Dritten die Straßen zur Verfügung zu stellen, kann hier dahingestellt bleiben. Jedenfalls ist eine solche Motivation nicht geeignet, den Begriff des Eigengebrauchs zu erfüllen. Es kommt nicht auf irgendeinen Zweck an, sondern auf den Gebrauchszweck und dieser zielt primär jedenfalls nicht auf den Eigengebrauch. Somit scheiden der 1. und 2. Anlagezweck bezüglich der Unternehmerstraßen in aller Regel aus, ¹⁾ so daß sich aus dem Anlagezweck allein der Ausschluß eines Widmungswillens des Eigentümers nicht ergibt.

b) Als Anlagezweck kommt daher nur der primäre Drittgebrauch in Betracht. Zweck der Anlage der Siedlungsstraßen war es, sie gerade Dritten zu eröffnen. Wie bereits ausgeführt, sind Drittgebrauch und Gemeindegebrauch ²⁾ in ihrer tatsächlichen Auswirkung, nämlich hinsichtlich des stattfindenden, allgemeinen Verkehrs, sehr ähnlich. Ist daher der Drittge-

1) Vgl. dazu als Ausnahme die vorangehende Fußnote auf S. 127.

2) den es nur bei öffentlichen Straßen geben kann; vgl. oben S. 34.

brauch nach Art und Umfang beschränkt, so kann es sich ebenso um Straßen mit beschränktem Gemeingebrauch handeln. Somit läßt allein der primär gewollte Drittgebrauch keinen Schluß auf einen Widmungswillen zu. ¹⁾ Anders ist der Fall jedoch dann zu beurteilen, wenn der Drittgebrauch nach subjektiven Gesichtspunkten beschränkt ist. Eine derartige Beschränkung ist beim Gemeingebrauch nicht zulässig, so daß in einem solchen Fall ersichtlich der Wille auf Anlegung privater Straßen bestanden hat.

Eine Vermutung für den Willen, private Straßen anlegen zu wollen, ergibt sich im Rahmen des 3. Anlagezweckes jedoch dann, wenn der Eigentümer an der Anlage der in seinem Eigentum stehenden Straßen ein nicht unerhebliches Eigeninteresse hat.

aa) Insbesondere kann sich dieses Eigeninteresse aus privatwirtschaftlichen Zielen herleiten. Die Bergwerksgesellschaften benötigten zur Anlage eines neuen Schachtbetriebes sowie zu dessen Betreiben eine große Anzahl Arbeitskräfte, die in der Regel in dem jeweiligen Ort nicht vorhanden waren. Es mußte daher für die Zahl der Arbeitskräfte eine Unterbringungsmöglichkeit geschaffen werden. Ohne diese konzentrierte Ansiedlung von Arbeitskräften wäre den Bergwerksgesellschaften der Betrieb der Zechenanlage gar nicht möglich gewesen. Hinzu kam allerdings noch ein weiteres Moment. Durch die Zweck-

1) vgl. dazu Kodal aaO. S. 881; Wolff § 55 III b) 2.

gebundenheit der Wohnungen - nur Arbeitskräfte kommen als Mieter in Betracht - wurde eine soziale Bindung des Arbeitnehmers an den Unternehmer auch im Bereich außerhalb des Arbeitsverhältnisses geschaffen. Dadurch wurde ein Stellen- oder gar Berufswechsel erheblich erschwert. Da einerseits die Löhne niedrig waren, andererseits aber die Mieten in den Zechenkolonien im Vergleich zu anderen Wohnungen ebenso niedrig waren, war einer Mobilität der Beschäftigten jeder Anreiz genommen. ¹⁾ Darin zeigte sich, daß die Wohnungs- und Siedlungspolitik der Bergwerksgesellschaften eng mit der Personalpolitik verbunden war. Somit läßt sich die Anlegung der Zechenkolonien und damit auch der dort vorhandenen Straßen auf ein erhebliches Eigeninteresse, nämlich auf das erwerbswirtschaftliche Unternehmerinteresse, zurückführen.

bb) Dieses Interesse läßt sich auch dann nicht leugnen, wenn nicht die Gesellschaften selbst, sondern eigens dazu gegründete Wohnungsbaugesellschaften die Anlage der Kolonien planten und durchführten sowie die Bewirtschaftung betrieben. Diese Wohnungsbaugesellschaften befanden und befinden sich auch heute kapitalmäßig noch ganz in der Hand der Bergwerksgesellschaften, so daß nur eine andere juristische Person als Anleger der Kolonien auftritt. Diese wirtschaftliche Betrachtungsweise, wie sie hier im Rahmen einer Interessenabwägung notwendig ist, macht die Rechtslage gemäß den Einsichten, die die Interessentheorie vermittelt, erst vollkommen deutlich.

1) Gerade die heutigen wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Ruhrkohle AG zeigen deutlich die festen Strukturen vergangener Personalpolitik.

Auch kann der obigen Argumentation nicht mit der in letzter Zeit erfolgten Schaffung der Einheitsgesellschaft begegnet werden. Zwar ist es richtig, daß dadurch das Arbeitsverhältnis der Beschäftigten mit den Altgesellschaften endet. Darauf kann es in diesem Zusammenhang jedoch schon deswegen nicht ankommen, weil es um die Untersuchung des bei der Anlegung der Straßen vorhandenen Willens geht. Andererseits kann darin aber auch keine wegerechtlich relevante Handlung gesehen werden, die nachträglich zu einer Widmung geführt haben könnte. Hierfür fehlt es an jeglicher Mitwirkung der für eine Widmung zuständigen Behörde.

cc) Damit kann also davon ausgegangen werden, daß bei den Unternehmerstraßen eine Vermutung für die Freiheit des Eigentums besteht. Diese Vermutung kann nur durch eindeutige Widmungshandlungen ausgeräumt werden. ¹⁾ Eine Ausnahme von diesem strengen Widmungsnachweis ist über die Grundsätze der unvordenklichen Verjährung nicht möglich. Die Unternehmerstraßen sind daher - bis zum Nachweis des Gegenteils - als Straßen im erweiterten Eigengebrauch entstanden. ²⁾

Soweit eine nachträgliche Widmung zu untersuchen bleibt, kann auf die Ausführungen im vorherigen Kapitel verwiesen werden. ³⁾

1) Vgl. dazu die Ausführungen oben S. 111, 112.

2) So im Ergebnis auch Saran aaO. S. 537: "Wegepolizeilich ist eine von der Gemeinde noch nicht übernommene Unternehmerstraße eine Privatstraße".

3) Siehe die Ausführungen oben S. 97 ff im vorangehenden Kapitel.

2) Anwendung der gewonnenen Erkenntnisse auf eingangs behandelte Gerichtsurteile unter Berücksichtigung des LStrG NW¹⁾

a) Das VG Arnsberg vertritt in dem Urteil vom 18. Dezember 1969 die Ansicht, die Unternehmerstraßen seien öffentlich i.S.d. Wegerechts. Der diesem Urteil zugrundeliegende Sachverhalt bietet keinerlei Besonderheiten gegenüber den hier angeführten Fakten und Rechtstatsachen.²⁾ Es kann daher festgestellt werden, daß eine ausdrückliche Widmung im konkreten Fall nicht feststellbar war. Die Straßen befanden sich im Eigentum eines Privaten. War schon die Argumentation des VG Arnsberg bedenklich,³⁾ so ist auch dem Ergebnis nicht zuzustimmen. Feststellbar war allein die Benutzung der Straßen durch öffentlichen Verkehr, der stillschweigend geduldet wurde. Dieser Umstand reicht nicht aus, um die Öffentlichkeit der Straßen zu begründen.⁴⁾ Zulässig ist aller-

1) Vgl. dazu die Ausführungen oben S. 10 ff.; Urteil des VG Arnsberg vom 18. Dezember 1969 - AZ 1 K 1097/69 - sowie Urteil des LG Dortmund vom 16. Oktober 1968 - AZ 15 O 119/68 -.

2) Vgl. oben Einleitung

3) Vgl. dazu die ausführliche Besprechung oben S. 11, 12.

4) Vgl. Germershausen-Seydel aaO. S. 5 und 13; Kodal aaO. S. 394 u. 535; Forsthoff aaO. S. 354; PrOVGE 53, 294; 71, 349; Jahn in DÖV 1962, 293; dazu noch die ausführliche Darstellung auf S. 78, 79 m.w. Nachw.

dings die Feststellung, daß diese Straßen dem Drittgebrauch dienen. Es mußte daher festgestellt werden, ob sie schon bei ihrer Anlage diesem zu dienen bestimmt waren. Nach der hier vertretenen Auffassung ist das bei Unternehmerstraßen der Fall. ¹⁾ Irgendwelche weiteren Handlungen, die auf einen Widmungswillen schließen lassen könnten, sind nicht feststellbar, so daß die Vermutung für unbelastetes Eigentum nicht auszuräumen ist. Es handelt sich bei den vom VG Arnsberg beurteilten Straßen daher nicht um öffentliche, sondern um private Straßen und zwar um solche im erweiterten Eigengebrauch.

Auch in dem vom LG Dortmund entschiedenen Fall ²⁾ konnte im tatsächlichen Bereich nicht viel mehr als eine Mehrbenutzung der Straßen durch Dritte festgestellt werden. Aufgrund der nur durch Art. 14 II GG eingeschränkten Freiheit des Eigentums konnte mangels eindeutiger Widmungshandlungen die Verkehrssicherungspflicht nur den privatrechtlich allein Verfügungsberechtigten treffen. ³⁾

- b) Eine andere Beziehung der Abgrenzungsproblematik zwischen privaten und öffentlichen Straßen

-
- 1) Das kann in dieser allgemeinen Form auch für die hier zu untersuchenden Straßen festgestellt werden, da Besonderheiten im tatsächlichen Bereich nicht vorliegen.
- 2) unveröffentlichtes Urteil vom 16. Oktober 1968 - AZ 15 O 119/68 -.
- 3) Vgl. dazu die Ausführungen oben S. 19 , wobei zu beachten ist, daß trotz der Richtigkeit des Ergebnisses die Argumentation des LG Dortmund nicht unbedenklich ist.

ergab sich zu der Frage der Offensichtlichkeit der Rechtmäßigkeit oder Rechtswidrigkeit einer Ordnungsverfügung gemäß § 80 Abs. 5 VwGO.¹⁾ Diese materielle Prüfung der Ordnungsverfügung sollte nach dem Merkmal des unbelasteten, nur durch Art. 14 II GG eingeschränkten Eigentums ausgerichtet werden. Dieses liegt der Einteilung der Straßen nach bestimmten Anlagezwecken zugrunde. Wenn daher einer der drei Anlagezwecke vorliegt und keine offensichtliche, nachträgliche Widmung erfolgt ist, so ist die an den Eigentümer eines Weges gerichtete Ordnungsverfügung offensichtlich rechtmäßig.²⁾

Aus dieser Abgrenzung ergibt sich eine Vermutung für keine größeren, konkreten Beschränkungen, als Art. 14 II GG sie sowieso festsetzt. Solange diese nicht widerlegt ist, ist die an den Eigentümer gerichtete Ordnungsverfügung rechtmäßig.

Kommt die Prüfung, ob offensichtlich einer der Anlagezwecke und keine nachträgliche Widmung vorliegt, wegen der Umstände des Einzelfalles zu keinem Ergebnis, so ist auf die Interessenabwägung zurückzugreifen, da sich eine umfangreiche und vertiefte Prüfung der materiellen Fragen im Vorverfahren nach § 80 Abs. 5 VwGO aus Gründen eines schnellen Rechtsschutzes verbietet.³⁾

1) Vgl. die Darstellung oben S. 14, 15.

2) Andere, aus der Ordnungsverfügung selbst herzu- leitende Rechtswidrigkeitsgründe können zu einem anderen Ergebnis führen. Hier soll nur die Frage behandelt werden, welche Auswirkungen der Rechts- charakter einer Straße auf die Rechtmäßigkeit einer Ordnungsverfügung hat.

3) Vgl. zu diesen Fragen den Beschluß des OVG Münster vom 30.9.1959 in Staats- u. KomVerw. 1961, 54.

III. Der Umfang der Offenhaltungs- und Unterhaltungspflicht bei Straßen im erweiterten Eigengebrauch

Allgemeine Grundsätze zu diesem Problem wurden bereits im Kapitel III¹⁾ erörtert. In Fortsetzung dieses Gedankenganges soll nunmehr der konkrete Umfang der Offen- und Unterhaltungspflicht bezüglich der Siedlungsstraßen untersucht werden.

1) Die Offenhaltungspflicht

a) Die Straßen im erweiterten Eigengebrauch gehören nach der hier vertretenen Auffassung zu den Privatwegen.²⁾ Solche sind nur da vorhanden, "wo die Straße der Verfügungsgewalt des Eigentümers unterliegt".³⁾ Dieser uneingeschränkten Verfügungsmacht des Eigentümers entspricht die Befugnis, den Weg jederzeit dem Verkehr zu entziehen.⁴⁾ Dieser Grundsatz kann jedoch nicht ausnahmslos gelten. Insbesondere muß er in Verbindung gesetzt werden mit dem vom Eigentümer ver-

1) Vgl. die Darstellung auf S. 48 ff.

2) S. 46, 47.

3) Zitat aus Germershausen-Seydel aaO. S. 18.

4) Bochalll aaO. S. 568 "der Eigentümer kann einen Privatweg beliebig sperren oder einziehen;" Jahn in DÖV 1962, 294; Germershausen-Seydel aaO. S. 18; ProVGE 19, 368; 27, 168; Saran aaO. S. 33; Wiethaup in RdL 1958, 311.

folgten Anlagezweck.¹⁾ Wird auch die Zweckrichtung nicht ausdrücklich erwähnt, so kommt in der Literatur zum Ausdruck, daß die Sperrungsbefugnis nicht absolut zu verstehen sein kann,²⁾ sondern von den Gegebenheiten des Einzelfalles auszugehen ist. Grundsätzlich stehe es dem Eigentümer "frei, die Überlassung der Privatstraße für den allgemeinen Verkehr rückgängig zu machen, sofern einem solchen Schritt nicht gewichtige faktische Gründe entgegenstehen (z.B. bei einer Unternehmerstraße in einer Wohnsiedlung)".³⁾

b) Bevor jedoch an die bereits in einem vorangehenden Kapitel aufgeführten Grundsätze über die Zweck-Selbstbindung⁴⁾ angeknüpft werden soll, ⁵⁾ muß auf die Sonderregelung des § 14 PrAnsG einge-

-
- 1) So trifft dieser Grundsatz sicherlich zu für alle Fälle des strikten Eigengebrauchs, ebenso dann, wenn sich die tatsächliche Öffentlichkeit eines Weges gegen den Willen des Eigentümers und gegen die erkennbare Zweckrichtung des Weges herausgebildet hat; vgl. dazu Ganschezian-Finck in NJW 1963, 1811.
 - 2) So bei Kodal aaO. S. 538 und Germershausen-Seydel aaO. S. 413.
 - 3) Zitat aus Kodal aaO. S. 538, ähnlich Germershausen-Seydel aaO. S. 413 "wenn eine Sperrung nach den tatsächlichen Verhältnissen, weil ein weiterer Personenkreis auf den Weg angewiesen ist, für den Eigentümer nicht durchführbar ist. In solchen Fällen ist die Polizeibehörde u.U. auch berechtigt, eine Sperrung zu untersagen."; so auch Wiethaup in RdL 1958, 313.
 - 4) Vgl. S. 55 ff.
 - 5) Das wird hier notwendig, da die Untersuchung sich allgemein auf Straßen im erweiterten Eigengebrauch erstreckt.

gangen werden, der den Eigentümer zur Errichtung "jederzeit offener fahrbarer Wege"¹⁾ verpflichtet.

aa) Der Umfang der Offenhaltungspflicht gemäß § 14 PrAnSG ist in diesem Gesetz nicht ausdrücklich geregelt. Er muß daher dem Sinnzusammenhang entnommen werden. Wenn es nach den Vorschriften des PrAnSG möglich war, sowohl private als auch öffentliche Straßen anzulegen,²⁾ so ergibt sich bereits aus diesem Umstand, daß die Offenhaltung gemäß § 14 PrAnSG nicht den Umfang haben sollte, der faktisch zu Gemeingebrauch führen würde. Die Offenhaltungspflicht beinhaltet also weniger als Duldung jedes tatsächlich stattfindenden Verkehrs. Andererseits fordert § 14 PrAnSG nicht nur offene, sondern dazu fahrbare³⁾ Wege in und zu der Ansiedlung. In einem gewissen Umfang ist daher ein in die Siedlung hineingetragener Verkehr zu dulden, jedoch nicht im Sinne der Duldung eines öffentlichen Verkehrs. Diese Differenzierung bedeutet daherletztlich, daß für die Bewohner der Siedlung die notwendigen Anlagen⁴⁾ zur Verfügung gestellt werden mußten. Die Offenhaltungspflicht gemäß § 14 PrAnSG bezieht sich also auf den durch die Errichtung der Ansiedlung hervorgerufenen Anliegerverkehr, den zu dulden dem Siedlungsveranlasser auferlegt wird,⁵⁾ da lediglich offene, nicht aber öffentliche Wege von § 14 PrAnSG gefordert werden.

1) Auf den Unterschied der Erstfassung von 1876 und der Neufassung von 1904 bezüglich des Merkmals "fahrbar" kommt es im Ergebnis nicht an. Siehe den Wortlaut des § 14 PrAnSG auf S. 175 ff.

2) Vgl. dazu die Darstellung auf S. 69.

3) Nach der Neufassung des Jahres 1904.

4) Vgl. §§ 17 ff der Neufassung des PrAnSG.

5) So PROVGE 17, 322; 32, 379; 37, 419.

Für die Fälle der Siedlungsstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften gilt § 14 PrAnSG nicht; eine gesetzliche Verpflichtung zur Bereitstellung jederzeit offener, fahrbarer Wege besteht nicht. Jedoch sind in den vertraglichen Vereinbarungen zwischen Unternehmern und Gemeinden ähnliche, mit dem Wortlaut des § 14 PrAnSG vergleichbare Bestimmungen zu finden. In diesen Fällen bestimmt sich der Umfang der Offenhaltungspflicht nach denselben Grundsätzen wie bei den Siedlungsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften. Es kommt also auch hier auf die Sicherstellung der Verkehrsbedürfnisse der Anlieger an. Darüber hinausgehender Verkehr braucht von dem Eigentümer der Straßen nicht geduldet zu werden.

bb) Fraglich kann jedoch sein, ob diese Offenhaltungspflicht, gestützt auf § 14 PrAnSG oder entsprechende vertragliche Vereinbarungen, auch heute noch unter wesentlich veränderten Verkehrsverhältnissen bestehen kann.

Vielfach sind die einst nahezu selbständigen Siedlungen in die Städte hineingewachsen, manche der Siedlungsstraßen dienen gar überörtlichem Verkehr.¹⁾ Andererseits liegen auch heute noch viele der Siedlungsstraßen abseits vom allgemeinen Ortsverkehr. Allen Straßen ist jedoch gemeinsam, daß bei ihrer Anlage die zunehmende Motorisierung und damit die gesteigerten Verkehrsbedürfnisse nicht in Betracht gezogen werden konnten. Ob daher § 14 PrAnSG oder entsprechende vertragliche Vereinbarungen noch eine wirksame Rechtsgrundlage für die Offenhaltungspflicht

1) Vgl. dazu den Tatbestand des Urteils des OVG Münster vom 10. Dezember 1962 AZ: IV A 1276/60 sowie oben die Darstellung auf S. 102 ff.

darstellen, kann zumindestens zweifelhaft sein, ¹⁾ weil sich die bei Abschluß des Vertrages gegebene Tatsachenlage, auf die die Verträge bezogen sind, geändert hat.

Diese Frage braucht allerdings an dieser Stelle noch nicht entschieden zu werden. Die Änderung der Verkehrsverhältnisse betrifft nicht nur die Unternehmerstraßen, sondern sie stellt ein Problem für alle im erweiterten Eigengebrauch stehenden Straßen dar. Diese Problematik ist daher allgemein zu untersuchen, ohne daß die Frage der Unwirksamkeit des § 14 PrAnStG gesondert zu prüfen ist. ²⁾

c) Die Straßen im erweiterten Eigengebrauch dienen entweder dem Eigengebrauch mit notwendigem Mehrgebrauch (2. Anlagezweck) oder gewolltem primären Drittgebrauch (3. Anlagezweck). Sie gehören zu der Gruppe der Privatstraßen. Dieser Rechtscharakter besteht bis heute, wenn nicht eine nachträgliche Widmung festgestellt werden kann. ³⁾ Sofern nicht eine Widmung vorliegt, gehören die Unternehmerstraßen zu der Art der Privatstraßen, ⁴⁾ die sich durch den primären Drittgebrauch auszeichnen.

1) Aus diesem Grunde vermerkt Kodal aaO. S. 538 gerade für den Fall der Unternehmerstraßen in einer Wohnsiedlung: "Etwasige Vereinbarungen aus früherer Zeit, die ihn zur Offenhaltung verpflichten, bedürfen der Überprüfung unter dem Gesichtspunkt des Wegfalls der Geschäftsgrundlage".

2) Vorweggenommen sei der Hinweis, daß diese Frage sich durch die Untersuchung der im erweiterten Eigengebrauch stehenden Straßen beantworten lassen wird.

3) Germershausen-Seydel aaO. S. 13.

4) Vgl. dazu die Darstellung S. 97, 98.

Durch die Zweckrichtung hat sich der Eigentümer selbst in seiner uneingeschränkten Verfügungsmacht gebunden, da er gerade den Gebrauch durch Dritte bezweckt. Die Offenhaltungspflicht des Eigentümers einer Privatstraße muß in Verbindung mit dieser Zweckbindung gesehen werden. Der Umfang der Offenhaltungspflicht richtet sich daher danach, welcher Anlagezweck für die im privaten Eigentum stehende Straße festgestellt wird.

aa) In diesem Zusammenhang soll die Offenhaltungspflicht bei Straßen im erweiterten Eigengebrauch untersucht werden. Nach der hier getroffenen Einteilung dienen diese entweder dem 2. oder dem 3. Anlagezweck. Eine Unterscheidung nach dem jeweiligen Anlagezweck ist hier nicht vonnöten. Die Prioritäten bei Straßen des 2. und des 3. Anlagezweckes liegen zwar insoweit anders, als einerseits der Drittgebrauch nur eine notwendige, aber gewollte Erscheinungsform neben dem primären Eigengebrauch, andererseits der Drittgebrauch das Primäre darstellt. Es besteht also lediglich ein Unterschied hinsichtlich der Intensität des Drittgebrauchs. Aber dennoch beinhalten beide Anlagezwecke den Drittgebrauch letztlich gewolltermaßen.

Somit ist am Beispiel der Siedlungsstraßen der konkrete Umfang der Offenhaltungspflicht, soweit sie sich aus dem Anlagezweck ergibt, zu untersuchen.

Bei den Siedlungsstraßen handelte es sich um reine Wohnstraßen, ¹⁾ die dazu dienten, den Bewohnern den

1) Inwieweit das heute noch zutrifft, soll hier noch nicht erörtert werden.

Zugang zu ihren Wohnungen in der Ansiedlung wie auch die Benutzbarkeit innerhalb der Siedlung zu gewährleisten. Der hier bezweckte Drittgebrauch ist dennoch gekennzeichnet durch den Umfang des Gebrauchs seitens der Bewohner der Ansiedlung; er stellt sich dar als **Anliegerverkehr**. ¹⁾ Es ist somit zu prüfen, welches Verkehrsaufkommen durch diesen Begriff noch gedeckt ist.

Unter den Anliegerverkehr fällt sicherlich der durch die Anlieger selbst in die Siedlung hineingetragene Verkehr. Darüberhinaus muß jedoch auch die ordnungsgemäße Versorgung der Anlieger sichergestellt sein. Zu dem reinen Anliegerverkehr kommt daher der durch öffentliche wie private Dienstleistungsunternehmen hervorgerufene Verkehr hinzu. Der Begriff des Anliegerverkehrs bedarf jedoch noch einer weiteren Ausdehnung. Der Sinn des bei der Anlage der Wohnsiedlung gewollten Drittgebrauches ist die Gewährleistung aller sozialen Bedürfnisse der in den Siedlungen wohnenden Menschen. Dazu aber gehört jedoch jede soziale Kontaktaufnahme, ohne daß auf deren Notwendigkeit abzustellen wäre.

Der Anliegerverkehr läßt sich daher definieren als jede verkehrsmäßige Benutzung durch die Anlieger selbst und alle Dritten, die eine wirtschaftliche und/oder soziale Kontaktaufnahme zu den Anliegern beabsichtigen.

Diese verkehrsmäßige Benutzung war die vom Unternehmer beabsichtigte Zweckrichtung der Siedlungsstraßen,

1) vgl. zum Begriff Anliegerverkehr im Gegensatz zu dem Begriff Anliegergebrauch Fußnote 1) oben S. 94.

so daß insoweit den Unternehmer eine Offenhaltungspflicht trifft. Eine darüber hinausgehende Benutzung kann er durch Sperrung der Privatstraßen verhindern.

bb) Es ist jedoch nicht zu verkennen, daß die zunehmende Motorisierung ein erhebliches Anwachsen des Verkehrs verursacht hat. Diese Entwicklung war bei der Anlegung der Siedlungsstraßen nicht abzusehen. Sie hat jedoch im Laufe der Zeit dazu geführt, daß schon der Anliegerverkehr in manchen Fällen einen Umfang angenommen hat, der dem Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen vergleichbar ist. Die entscheidende Frage also ist, ob durch diese rein tatsächliche Entwicklung der Umfang der Offenhaltungspflicht berührt worden ist.

Grundsätzlich hat sich die auf die Siedlungsstraßen bezogene Zweckrichtung nicht geändert, sie zielt nach wie vor auf die Bestimmung zum Anliegerverkehr. Nur dieser hat aufgrund der Verkehrsentwicklung einen größeren Umfang angenommen. Ein Fall der zulässigen Zweckänderung- oder Aufhebung liegt daher nicht vor, so daß aus diesem Gesichtspunkt die Offenhaltungspflicht nicht einer Änderung oder Aufhebung unterliegt. ¹⁾ In diesem Zusammenhang ist jedoch zu unterscheiden, inwiefern sich der allgemeine Ortsverkehr, insbesondere der Durchgangsverkehr, ²⁾ der Siedlungsstraßen bemächtigt hat, und ob dieser von dem Anliegerverkehr noch genügend getrennt werden

1) Vgl. die Zulässigkeitsvoraussetzungen einer Zweckänderung- oder Aufhebung, dargestellt oben S.59 ff.

2) den zu dulden der Eigentümer nicht verpflichtet ist.

kann. Führt die auf den Anliegerverkehr beschränkte Offenhaltungspflicht praktisch zur Eröffnung des Gemeingebrauchs und zur Aufhebung des Rechts auf teilweise Sperrung der Straßen durch den Eigentümer, so stellt das eine unzulässige Beschränkung der Verfügungsmacht des Eigentümers dar. ¹⁾ Eine derartige Offenhaltungspflicht kann daher dem Eigentümer nicht auferlegt werden. Andererseits ergibt sich aber daraus gleichzeitig die Folgerung, daß ein Korrektiv für die Fälle des gesteigerten ²⁾ Anliegerverkehrs nicht notwendig ist. Gleichgültig in welchem Umfang ist der Anliegerverkehr die Ausprägung der Zweckbestimmung, der zu dienen der Eigentümer die von ihm angelegten Straßen bestimmt hat. Diese Zweckbestimmung konnte der Eigentümer aufgrund seiner uneingeschränkten Verfügungsmacht treffen. Hält sich daher der Verkehr im Rahmen dieser Zweckrichtung, so hat der Eigentümer ihn zu dulden, gleichgültig, welchen Umfang dieser Verkehr annimmt. ³⁾

-
- 1) Für diese Fälle besteht gemäß § 60 Abs. 4 LStrGNW eine Widmungs- und Übernahmepflicht seitens des zuständigen Baulastträgers.
 - 2) Der Begriff "gesteigerter" ist im Verhältnis zu der Zeit der Anlage der Straße zu verstehen. Nicht ist damit ein über den Anliegerverkehr hinausgehender Drittgebrauch gemeint.
 - 3) Dieses Ergebnis vertritt auch Germershausen-Seydel aaO. S. 359, allerdings für einen Einzelfall und nicht in der hier vertretenen allgemeinen Art. "Dem Eisenbahnunternehmer liegt auch die Änderung oder Erweiterung der Zufuhrwege oder Vorplätze ob, wenn sich diese infolge der Steigerung des Bahnverkehrs, für den sie bestimmt sind, als erforderlich erweist". Daraus läßt sich die allgemeine Schlußfolgerung ziehen, daß der Unternehmer gesteigerte Verkehrsbedürfnisse im Rahmen der Zweckrichtung zu beachten und zu dulden hat.

d) Bezüglich der Offenhaltungspflicht kann daher festgestellt werden:

- (1) Straßen im erweiterten Eigengebrauch können nicht jederzeit und beliebig vom Eigentümer gesperrt werden.
- (2) Die Offenhaltungspflicht des Eigentümers bezieht sich in ihrem Umfang auf die bestehende Zweckrichtung. "Gesteigertes" Verkehrsaufkommen, das sich im Rahmen dieser Zweckrichtung hält, ist zu dulden.
- (3) Allgemeiner Ortsverkehr kann von der Benutzung der Straßen ausgeschlossen werden.
- (a) Besteht eine ausdrückliche Offenhaltungspflicht nach § 14 PrAnSG für Siedlungsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften, so ist diese noch als wirksam anzusehen, wenn sich der Verkehr im Rahmen des Umfangs des Anliegerverkehrs hält. Die Intensität des Anliegerverkehrs bewirkt keine Sperrungsbefugnis.
- (b) Auch vertragliche Regelungen der Offenhaltungspflicht für Siedlungsstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften haben trotz der gesteigerten Verkehrsbedürfnisse Bestand, soweit sich der Verkehr im Rahmen des Anliegerverkehrs hält.
- (c) Diese Pflicht besteht nicht gegenüber allgemeinem Verkehr, ein über den Anliegerverkehr hinausgehender Verkehr braucht nicht geduldet zu werden.

Die jeweiligen Baulastträger können sich in einem solchen Fall nachdem auch im öffentlichen Recht geltenden Grundsatz von Treu und Glauben nicht auf die Offenhaltungspflicht des privaten Straßeneigentümers berufen.¹⁾

1) Bei einem Dauerrechtsverhältnis aufgrund eines Leistungsbescheides gemäß § 14 PrAnSG wegen der Anwendbarkeit der clausula rebus sic stantibus, bei Vertragsverhältnissen wegen Wegfalls der Geschäftsgrundlage.

(4) Wird trotz bestehender Offenhaltungspflicht die Straße vom Privaten gesperrt, so kann im Wege ordnungsbehördlicher Maßnahmen die Sperrung untersagt werden.

2) Die Unterhaltungspflicht bei Straßen im erweiterten Eigengebrauch

Als Privatstraßen unterliegen die Straßen im erweiterten Eigengebrauch nicht der Straßenbaulast.¹⁾

Grundsätzlich kann der Eigentümer mit ihnen nach seinem freien Belieben verfahren, insbesondere "bleibt es dem Ermessen des Eigentümers überlassen, ob und wie er die Straße instandhalten will. Er kann zu Verbesserungen im Wege der Straßenaufsicht nicht gehalten werden."²⁾ Die Unterhaltung dieser Straßen ist daher in die alleinige Verantwortlichkeit des privaten Eigentümers gestellt. Aufgrund seiner Verfügungsmacht könnte der Eigentümer sich grundsätzlich dieser Pflicht durch Sperrung der Straßen entziehen.³⁾ Dennoch läßt sich der Umfang der Unterhaltungspflicht an Privatstraßen nach dem Umfang der Offenhaltungspflicht bemessen.

1) Vgl. dazu Kodal aaO. S. 534.

2) Kodal aaO. S. 534; so auch Germershausen-Seydel aaO. S. 412 "Die Zuständigkeit der Wegepolizeibehörde beschränkt sich nach § 55 Zuständigkeitsgesetz auf öffentliche Wege. Diese ist daher nicht befugt, ihre Fürsorge auf Privatwege zu erstrecken".

3) Vgl. dazu Germershausen-Seydel aaO. S. 18, ProVGE 19, 368; 27, 168; A. Bochalli in DVBl 1956, 181; Kodal aaO. S. 534.

a) Wie bereits festgestellt worden ist, kann der Eigentümer Straßen im erweiterten Eigengebrauch nicht völlig sperren. Er kann sich daher in einem gewissen Umfang auch nicht seiner Unterhaltungspflicht entziehen. Soweit durch die Offenhaltungspflicht tatsächlich öffentlicher Verkehr veranlaßt wird, sind die zur Regelung dieses Verkehrs notwendigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften anwendbar. ¹⁾ Die zur Regelung dieses Verkehrs notwendigen, "von den Straßenverkehrsbehörden angeordneten Verkehrszeichen- und einrichtungen hat der Eigentümer zu beschaffen, anzubringen und zu unterhalten sowie erforderlichenfalls zu beleuchten". ²⁾ Die gesamte Beleuchtungspflicht des Eigentümers kann jedoch nur im Rahmen der Gefahrenabwehr gesehen werden. "Eine straßenmäßige Beleuchtung in der sonst üblichen Art kann nicht ohne weiteres gefordert werden." ³⁾ Es ist daher nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im Einzelfall aufgrund der tatsächlichen Verkehrsverhältnisse zu entscheiden, ob die Beleuchtung notwendig ist. ⁴⁾

- 1) Vgl. dazu die Darstellung oben S. 10 , sowie die dortigen Fußnoten 3 und 4.
- 2) Kodal aaO. S. 536; ähnlich Germershausen-Seydel aaO. S. 12, sowie S. 72, 73; "Die Beleuchtung von Privatstraßen ... kann von dem Eigentümer des Weggrundstücks gefordert werden, wenn auf der Privatstraße Verkehr stattfindet, welcher im sicherheitspolizeilichen Interesse die Beleuchtung nötig macht"; weiterhin PROVGE 18,415; 41,248.
- 3) Germershausen-Seydel aaO. S. 73; dazu noch PROVGE 72,294 sowie Wiethaup in RdL 1958,313.
- 4) Zu dieser Frage bei der Untersuchung der Interessen- und Bahnhofszufahrwege vgl. Germershausen-Seydel aaO. S. 73.

b) Ebenso wie die Beleuchtungspflicht dem Eigentümer nicht generell, sondern nur aus sicherheitspolizeilichen Gründen im Rahmen der Gefahrenabwehr auferlegt werden kann, kann auch die Instandhaltungspflicht nicht den Umfang einer an modernen Anforderungen ausgerichteten Straßenbaupflicht haben. Allerdings sind Art und Umfang der Unterhaltung nicht völlig in das Ermessen des Eigentümers gestellt. ¹⁾ Die Unterhaltungspflicht richtet sich nach dem Umfang des bestehenden ²⁾ Anliegerverkehrs, den der Eigentümer aufgrund der Offenhaltungspflicht zu dulden verpflichtet ist.

Man kann daher die Unterhaltungspflicht in ihrem Umfang nicht generell bestimmen. Sie bezieht sich auf den jeweils stattfindenden Verkehr und kann wegen dessen Intensität von Fall zu Fall verschieden sein. ³⁾ Immerhin aber ist die Beschaffenheit der Straßen an den sicherheitspolizeilichen Maßstäben der Gefahrenabwehr ⁴⁾ zu messen. Der Zustand der Privatstraßen im erweiterten Eigengebrauch muß daher ein polizeimäßiger unter Berücksichtigung des Umfangs des dort stattfinden-

-
- 1) Kodal aaO. S. 536 geht davon aus, daß Art und Umfang der Unterhaltung in das Ermessen des Eigentümers gestellt ist.
 - 2) Ändert sich dieser Umfang des Gebrauches, so entfällt dadurch nicht die Instandhaltungspflicht. Vergleichbar sind hier die Ausführungen bei Kodal im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht dem Eigentümer ein Mindestmaß an Instandhaltungsmaßnahmen auferlegt sein kann.
 - 3) Diese Komponente berücksichtigt allerdings auch Kodal aaO. S. 536, wo darauf hingewiesen wird, daß im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht dem Eigentümer ein Mindestmaß an Instandhaltungsmaßnahmen auferlegt sein kann.
 - 4) als Mindestmaß der Instandhaltungspflicht.

denden Verkehrs sein. ¹⁾ Letztlich können allerdings vom Eigentümer nur diejenigen Maßnahmen verlangt werden, die die Sicherheit des Verkehrs, nicht aber dessen Leichtigkeit bezwecken. ²⁾

c) Die Pflichten des Eigentümers zur Unterhaltung im erweiterten Eigengebrauch stehender Straßen können daher in folgenden Sätzen zusammengefaßt werden:

- (1) Es besteht eine Unterhaltungspflicht seitens des Eigentümers bei Straßen im erweiterten Eigengebrauch. Dieser kann sich der Eigentümer nicht durch beliebige Sperrung entziehen.
- (2) Der Umfang der Unterhaltungspflicht richtet sich nach der Ordnungssicherungspflicht (als Mindestmaß) unter Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse im jeweiligen Einzelfall.
- (3) Die Unterhaltungspflicht schließt die u.U. notwendige Anbringung einer Beleuchtung sowie die Beschaffung, Anbringung und Unterhaltung der notwendigen Verkehrszeichen- und einrichtungen ein.

1) So wohl auch im Ergebnis Kodal aaO. S. 536; Germershausen-Seydel aaO. S. 412; ProVGE 38,244; 72,289.

2) ProVGE 5,235; 9,247; 35,300; 53,275; Germershausen-Seydel aaO. S. 412; Wiethaup in RdL 1958,312 vgl. allgemein zu diesem Abschnitt der Unterhaltungspflicht an Straßen im erweiterten Eigengebrauch die Behandlung der Interessentenwege bei Germershausen-Seydel aaO. S. 559 - 564; zur Unterhaltung der Bahnhofszufahrwege und Bahnhofsvorplätze die ausführliche Darstellung von Hamann in DVBl 1962, 703 ff sowie Germershausen-Seydel aaO. S. 20, 21; Zu den Fragen des öffentlichen Verkehrs auf Privatwegen vgl. Ganschezan-Finck in NJW 1963, 1811.

(4) Die Unterhaltungspflicht des Eigentümers endet nicht durch Eigentumsaufgabe; bei Eigentumsübertragung trifft sie den neuen Eigentümer. Die Unterhaltungspflicht endet oder verringert sich allein bei zulässiger Zweckänderung der Straßen.

IV. Die Widmungs- und Übernahmepflicht

Wie bereits dargestellt, können die Siedlungsstraßen sowohl öffentliche wie private Straßen - und zwar solche im erweiterten Eigengebrauch - sein. Soweit sie öffentlich i.S.d. Wegerechts sind und bisher noch der Unterhaltungspflicht des Unternehmers unterliegen, bedarf diese Frage der Überprüfung unter dem Gesichtspunkt der clausula rebus sic stantibus.¹⁾ Bei Straßen im erweiterten Eigengebrauch ist zu unterscheiden: Handelt es sich um tatsächlich öffentlichen Verkehr, der sich lediglich als ursprünglich gewollter Drittgebrauch darstellt, oder handelt es sich darüberhinaus auch um allgemeinen Orts- oder gar Durchgangsverkehr. Letzteren ist der Eigentümer nicht zu dulden verpflichtet. Allein auf diese Fälle ist die Frage zu beschränken, ob seitens der zuständigen Baulastträger eine Widmungs- und Übernahmepflicht dieser Straßen besteht. Weiterhin muß geklärt werden, ob eine diese Verpflichtung regelnde Norm dem privaten Straßeneigentümer einen Anspruch auf Erfüllung der Verpflichtung gegen den Baulastträger gibt, sowie die Frage, unter welchen Bedingungen die Übernahme zu geschehen hat.

1) Vgl. dazu die Ausführungen oben S. 144.

- 1) Der Umfang der Widmungs- und Übernahmepflicht bei Unternehmerstraßen im erweiterten Eigengebrauch durch Baulastträger
 - a) Die gesetzliche Regelung des § 60 Abs. 4 LStrG NW¹⁾ betrifft gerade "im Ruhrgebiet vorhandene Straßen, die als Siedlungsstraßen von Bergwerksgesellschaften angelegt wurden"²⁾ War das auch der Anlaß zur Kodifizierung der Widmungs- und Übernahmepflicht, so erstreckt sich der Anwendungsbereich der Norm des § 60 Abs. 4 auf alle privaten Straßen, Wege und Plätze, die
 - aa) mindestens seit dem 1. Januar 1939 überwiegend und nicht nur vorübergehend für Zwecke des Durchgangsverkehrs benötigt werden,
 - bb) und wenn sonst die Herstellung einer neuen, dem vorhandenen Verkehrsbedürfnis genügenden Straße erforderlich würde.³⁾

Daraus ergibt sich die Folgerung, daß für Straßen im erweiterten Eigengebrauch nur dann eine Widmungspflicht besteht, wenn der Drittgebrauch über den verfolgten Zweck soweit hinausgeht, daß von einem Durchgangs- oder allgemeinen Ortsverkehr gesprochen werden kann. Hält sich daher der Verkehr trotz wesentlicher

-
- 1) Paragraphen ohne Bezeichnung beziehen sich im folgenden auf das LStrGNW.
 - 2) Vgl. die Kommentierung bei Fritsch-Golz-Wicher § 60 Anm. 6.
 - 3) Vgl. den Wortlaut des § 60 Abs. 4.

Steigerung im Rahmen des vom Eigentümer verfolgten Zweckes, besteht keine Widmungs- und Übernahmepflicht seitens des zuständigen Baulastträgers. Für die Unternehmerstraßen bedeutet dieser Grundsatz: Sie sind dem primären Drittgebrauch zu dienen bestimmt. Dieser Drittgebrauch stellt sich dar als Anliegerverkehr im weiteren Sinne. ¹⁾ Soweit also auf Siedlungsstraßen - wenn auch in gesteigertem Ausmaß - nur Anliegerverkehr herrscht, scheidet eine Widmungs- und Übernahmepflicht von vornherein aus.

Übersteigt der Drittgebrauch den Anlagezweck, so kommt eine Widmungs- und Übernahmepflicht in Betracht. ²⁾ Insofern kommt es allerdings darauf an, ob dieser gesteigerte Drittgebrauch bereits seit dem 1. Januar 1939 in dieser Intensität (überwiegend) ununterbrochen (nicht nur vorübergehend) besteht. Kann im jeweiligen Einzelfall das Vorliegen dieser Voraussetzungen bejaht werden, so besteht gemäß § 60 Abs. 4 für Straßen im erweiterten Eigengebrauch eine Widmungs- und Übernahmepflicht. Handelt es sich im Einzelfall allerdings darum, daß zwar gesteigerter Drittgebrauch besteht, die zeitlichen Voraussetzungen des § 60 Abs. 4 jedoch nicht erfüllt sind, so bleibt dem Eigentümer das Recht, diesen Verkehr von der Benutzung durch Sperrung auszuschließen. Eine Widmungs- und Übernahmepflicht scheidet aus. ³⁾

-
- 1) Vgl. dazu die Ausführungen sowie die Definition oben S. 142 im Rahmen der Offenhaltungspflicht.
 - 2) Sie kann daher nur in dem Umfang bestehen, wie der Eigentümer die Sperrungsbefugnis hat. Vgl. dazu die Ausführungen oben S. 144.
 - 3) Vgl. dazu Kodal aaO. S. 538.

b) Die Norm des § 60 Abs. 4 kann als die Kodifizierung eines allgemeinen Grundsatzes aufgefaßt werden. Überall, wo uneingeschränkter tatsächlich öffentlicher Verkehr seit langer Zeit stattfindet, besteht eine Vermutung für das Vorliegen eines öffentlichen Verkehrsbedürfnisses. "Dieses zu befriedigen ist nicht Aufgabe Privater, sondern der öffentlichen Hand, bei der Verkehrsbedeutung, die Privatstraßen im allgemeinen haben, idR Aufgabe der Gemeinden." ¹⁾ Wie bereits festgestellt wurde, ²⁾ kann der Eigentümer den über den Zweck hinausgehenden Gebrauch seiner Straßen durch Sperrung verhindern. Stehen dieser Sperrung auch öffentlich-rechtliche Bedürfnisse entgegen, so kann sie dennoch nicht untersagt werden; weder mit Hinweis auf § 14 PrAnSG noch auf irgendeine vertragliche Vereinbarung. ³⁾ Das folgt aus den Grundsätzen von Treu und Glauben. Dann aber wäre es nur konsequent, eben aus diesem Grundsatz heraus auch eine Widmungs- und Übernahmepflicht herzuleiten, weil sonst eine unzulässige Verschiebung der Straßenbaulast als Pflichtaufgabe der Gemeinden ⁴⁾ eintreten würde und eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung Privaten auferlegt werden könnte. ⁵⁾

1) Kodal aaO. S. 538, vgl. auch S. 537.

2) Vgl. die Ausführungen im Rahmen der Offenhaltungspflicht S. 145.

3) Vgl. die Darstellung auf S. 145.

4) wenn die Straßen im Gemeindegebiet liegen, was idR bei Privatstraßen der Fall ist, vgl. Kodal aaO. S. 538.

5) Dieser allgemeine Grundsatz könnte dort angewendet werden, wo sich eine Regelung wie § 60 Abs. 4 nicht findet. Eine genaue Untersuchung, inwieweit andere Ländergesetze eine ähnliche Regelung getroffen haben oder andere Regelungen einem solchen Grundsatz entgegenstehen würden, soll hier nicht durchgeführt werden, da insbesondere die Unternehmerstraßen im Ruhrgebiet Anknüpfungspunkt dieser Untersuchung sind.

- 2) Kein Anspruch des Straßeneigentümers bei Bestehen einer Widmungs- und Übernahmepflicht gegenüber dem Baulastträger

Es handelt sich dabei um die Abgrenzung der öffentlich-rechtlichen Pflichten, denen ein Anspruch des einzelnen auf Erfüllung dieser Pflichten entspricht, von den öffentlich-rechtlichen Pflichten, die der Korrespondenz subjektiv öffentlich-rechtlicher Ansprüche entbehren.

Ist ein subjektiv öffentliches Recht eines einzelnen aus einer öffentlich-rechtlichen Norm herzuleiten, so besteht eine Vermutung dafür, daß auch die Durchsetzung dieses Rechts i.S. eines Anspruches gewährleistet sein soll.¹⁾ Die Frage, ob eine Norm ein subjektiv öffentliches Recht eines einzelnen enthält, ist dann zu bejahen, wenn die Norm die Interessen des einzelnen zu schützen bestimmt ist,²⁾ wobei es ausreicht, daß die Interessenrichtung der jeweiligen Norm wenigstens neben anderen Zielen auch auf den einzelnen gerichtet ist.³⁾ Die Frage der In-

1) Vgl. dazu Bachof "Die verwaltungsgerichtliche Klage auf Vornahme einer Amtshandlung" 1951 Tübingen, im folgenden kurz: Bachof, Vornahmeklage S. 73.

2) Vgl. dazu Forsthoff aaO. S. 182; Menger in Verw. Archiv 1966, 181; Wolff § 43 I b) 2. "ob er also ein unmittelbares Eigeninteresse der begünstigten Zivilpersonen anerkannt hat" m.w.Nachw.

3) Vgl. dazu die Stellennachweise der vorangehenden Fußnote wie auch Martens "Zum Rechtsanspruch auf polizeiliches Handeln" in JuS 1962, 245 ff, im folgenden kurz: Martens in JuS 1962.

teressenrichtung einer Norm ist im Wege der Auslegung festzustellen. Entscheidend ist dabei die gegenwärtige Interessenrichtung, nicht dagegen ist abzustellen auf die Zeit des Erlasses der jeweiligen Norm. ¹⁾

Versucht man daher, die Frage zu klären, ob § 60 Abs. 4 ein subjektiv öffentliches Recht enthält, so müßte festgestellt werden, daß § 60 Abs. 4 dem Interesse eines einzelnen zu dienen bestimmt ist oder aber wenigstens auch diesem Interesse.

a) Die Bestimmungen des Landesstraßengesetzes haben die Zielrichtung, den Bedürfnissen der Allgemeinheit nachzukommen, insbesondere die wegerechtlichen Voraussetzungen für die heute zu stellenden Anforderungen an den modernen Straßenbau zu schaffen. Nur dem Interesse des einzelnen zu dienen, wird man daher nicht als Sinn des § 60 Abs. 4 ansehen können.

b) Das bedeutet nicht, daß diese Norm nicht wenigstens auch dem Interesse des einzelnen zu dienen bestimmt ist. Ein Indiz für eine solche Zielrichtung könnte sich aus der Gesetzessystematik ergeben. In diesem Zusammenhang kommt es auf die Frage an, wie die Straßenbaulast und die Widmungs- und Übernahmepflicht einander systematisch zuzuordnen sind. ²⁾
Nach der hier vertretenen Auffassung stehen die Bau-

1) Vgl. dazu Bachof in einer Anmerkung zum Urteil des BVerwG vom 18.8.1960 - abgedruckt in DVBl 1961, 125; sowie Menger in Verw. Archiv 1966, 182.

2) Vgl. dazu die Stellungnahme zum Wesen der Straßenbaulast oben S. 38, 39.

pflicht und die Widmungspflicht in einem Regel-Ausnahmeverhältnis. ¹⁾ Damit soll nicht geleugnet werden, daß im Einzelfall die Straßenbaulast die Verpflichtung zur Widmung beinhalten kann, nur rückt sie an die Stelle der an sich bestehenden Baupflicht. Daher ist der Auffassung zuzustimmen, daß "der Neuanlegung von Wegen die Umwandlung von Privat- oder Interessenwegen in öffentliche rechtlich gleichsteht". ²⁾

Geht man von der Gegenmeinung ³⁾ aus, so ist die in § 60 Abs. 4 normierte Widmungspflicht privater Straßen bereits als Inhalt der Straßenbaulast gemäß § 9 Abs. 1 anzusehen. Die Pflicht gemäß § 60 Abs. 4 ist eine nochmalige ausdrückliche Festlegung der ohnehin gemäß § 9 bestehenden Pflicht. Daraus ergibt sich die Frage, ob eine solche Systematik nicht ein Indiz dafür ist, daß die Regelung des § 60 Abs. 4 wenigstens auch im Interesse des einzelnen ergangen ist. Allgemein könnte die Gegenmeinung ⁴⁾ dahin formuliert werden, daß eine bereits bestehende Verpflichtung erneut hinsichtlich eines eng begrenz-

1) Vgl. die Ausführungen oben S. 38; aa: Kodal aaO. S. 538 sowie Fritsch-Golz-Wicher § 60 Anm. 6; ähnlich auch Germershausen-Seydel aaO. S. 31 in seiner Definition der Wegebaulast ".... begreift die Verpflichtung in sich, sowie durch Umwandlung von Privatwegen in öffentliche gesetzlich begründete Entschädigung zu zahlen."

2) Germershausen-Seydel aaO. S. 32 m.w. Nachw.

3) Fritsch-Golz-Wicher § 60 Anm. 6 sowie Kodal aaO. S. 538.

4) Vgl. die Nachweise der vorigen Fußnote.

ten, jederzeit bestimmbar Personenkreises ¹⁾ ausdrücklich formuliert wird. Die Überlegung darf konkret dahin ergänzt werden, daß die erneut ausgesprochene öffentlich-rechtliche Verpflichtung im Interesse eines bestimmbar Kreises zugleich dem Interesse des jederzeit bestimmbar einzelnen zu dienen bestimmt ist. Das würde gleichzeitig die Anerkennung eines subjektiv öffentlichen Rechts auf Widmung und Übernahme privater Straßen bedeuten. ²⁾ Das aber kann nicht der Sinn der Gemeinung sein, ³⁾ da im Ergebnis das Bestehen eines subjektiv öffentlichen Rechts auf Widmung und Übernahme abgelehnt wird. Wenn dennoch darauf abgestellt wird, daß die im § 60 Abs. 4 ausgesprochene -Verpflichtung bereits Inhalt der Straßenbaulast gemäß § 9 sei, wird verkannt, daß diese Argumentation dazu führen muß, ein subjektiv öffentliches Recht auf Widmung und Übernahme von Privatstraßen aus § 60

1) "Anlaß für diese Regelung sind die im Ruhrgebiet vorhandenen Straßen, die als Siedlungsstraßen von Bergwerksgesellschaften angelegt wurden..." vgl. Fritsch-Golz-Wicher § 60 Anm. 6.

2) Zu diesem Ergebnis gelangen jedoch nicht: Kodal aaO. S. 538; Fritsch-Golz-Wicher § 60 Anm. 6: "Die Bestimmung begründet keinen Rechtsanspruch des Eigentümers der Privatstraße."; weiterhin Kodal aaO. S. 176 und Germershausen-Seydel aaO. S. 306 für den Fall eines einem Funktionswandel unterliegenden Bahnhofszufuhrweges; aa: Hamann in DVBl 1962, 703 ff insbesondere S. 706; "Es fragt sich aber, ob die bisher von der Unterhaltungslast betroffenen Eisenbahnen eine rechtliche Handhabe haben, um die Erfüllung dieser Pflicht zur Widmung zu erzwingen. Diese Frage ist zu bejahen.

3) Siehe vorangehende Fußnote.

Abs. 4 herzuleiten. ¹⁾ Daher ist dieser Argumentation nicht zu folgen.

Nach der hier vertretenen Auffassung umfaßt die Straßenbaulast alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straßen zusammenhängenden Aufgaben. Die im § 60 Abs. 4 geregelte Widmungs- und Übernahmepflicht tritt - unter den dort genannten Voraussetzungen - an die Stelle der Baupflicht; die Widmungs- und Übernahmepflicht ist daher die Ersetzung der an sich bestehenden Baupflicht, die sich aus der Straßenbaulast ableitet. Im Rahmen dieser Straßenbaulast, die nur im Interesse der Allgemeinheit und nicht des einzelnen besteht, wandelt sich die Baupflicht um in die nach § 60 Abs. 4 bestehende Widmungs- und Übernahmepflicht. Wenn diese jedoch nur eine in bestimmten Fällen vorhandene Ausprägung der Baupflicht im Rahmen der Straßenbaulast ist, kann die Bestimmung des § 60 Abs. 4 nicht wenigstens auch dem Interesse des einzelnen zu dienen bestimmt sein. Sie enthält also kein subjektiv öffentliches Recht des Eigentümers der Privatstraßen und somit keinen Rechtsanspruch. § 60 Abs. 4 normiert daher lediglich eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung des in Betracht kommenden Baulastträgers, der kein Rechtsanspruch des Privaten korrespondiert. ²⁾ Die nach § 60 Abs. 4 bestehende Pflicht kann allein im Wege der Straßenaufsicht erzwungen werden. ³⁾

-
- 1) Vgl. dazu die genauen Voraussetzungen einer "Berechtigung (subjektives Recht)" bei Wolff § 43 I b) 2. α) - ε).
 - 2) So im Ergebnis für den Fall der Eisenbahnzufuhwege Kodal aaO. S. 176 und 538; Fritsch-Golz-Wicher § 60 Anm. 6; Saran aaO. S. 35.
 - 3) Vgl. dazu Kodal aaO. S. 176 und Wiethaup in RdL 1958, 312.

3) Die Bedingungen der Widmungs- und Übernahme- pflicht

In diesem Abschnitt sind die Frage der Notwendigkeit des Eigentumserwerbs der Grundstücksflächen seitens des zuständigen Baulastträgers sowie die Frage nach dem Umfang der Unternehmerpflichten beim Vorgang der Übernahme zu untersuchen. Dabei kommt es auf den rechtlichen Charakter der zu Übernehmenden Straßen an. Handelt es sich um Privatstraßen, so entsteht nach Übernahme und durch Widmung eine neue öffentliche Straße. Bei der Übernahme einer bereits öffentlichen Straße in die gemeindliche Baulast entsteht keine neue öffentliche Straße, sondern es wird die für den Unterhalt zuständige Körperschaft (öffentlich-rechtlich) bestimmt.

a) Die Widmung und Übernahme von Privatstraßen

aa) Der die Widmung Verfügende muß über die zu widmende Sache die Verfügungsmacht besitzen.¹⁾ Es kommt daher zunächst darauf an, daß der Baulastträger die privatrechtliche Verfügungsmacht erhält. Nach der Vorschrift des § 11 LStrG NW hat die Erlangung der Verfügungsmacht durch den Eigentumserwerb

1) Wolff § 56 IV a) 2.; Forsthoff aaO. S. 356; Kodal aaO. S. 884; so auch schon Germershausen-Seydel aaO. S. 6 "Zur Schaffung eines öffentlichen Weges gehört die Bereitstellung des für ihn erforderlichen Geländes ... Es kann im Enteignungsverfahren durch den Wegebaupflichtigen erworben werden. Im Übrigen bedarf es der Zustimmung des Eigentümers zu solcher Bereitstellung für den öffentlichen Weg." siehe weiterhin § 6 Abs. 1 S. 2 LStrGNW.

der benötigten Grundstücksflächen zu geschehen. Diesen Eigentumserwerb zu tätigen, ist also die Voraussetzung, um eine Privatstraße widmen zu können. ¹⁾

bb) Weiterhin ist die Frage zu klären, ob und gegebenenfalls nach welchen Vorschriften der bisherige Eigentümer zu Beitragszahlungen für einen Ausbau der Straße herangezogen werden kann.

Durch den Eigentumserwerb und die Übernahme in die Baulast des jeweiligen Baulastträgers sowie der Widmung entsteht eine neue öffentliche Straße. ²⁾ Soweit ein Ausbau dieser nunmehr öffentlichen ³⁾ Straße durchgeführt ist, könnte der bisherige Eigentümer zu Erschließungsbeiträgen herangezogen werden.

Eine Veranlagung zur Zahlung von Erschließungsbeiträgen könnte aufgrund der Vorschriften des Kommunalabgabengesetzes ⁴⁾ oder des Bundesbaugesetzes ⁵⁾ möglich sein.

Gemäß § 8 Abs. 1 S. 2 KAG sollen "bei den dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wegen und Plätzen Beiträge erhoben werden, soweit nicht das

1) Das Widmungsverfahren bestimmt sich nach § 6 LStrGNW.

2) Vgl. dazu ProVGE 32,204; 74,81.

3) Vgl. das Urteil des OVG Lüneburg vom 28.4.1966 - abgedruckt in DVBl 1967,119: "Nur wenn eine Straße im Rechtssinne öffentlich ist, fällt sie unter den Begriff der Erschließungsanlage nach § 127 Abs. 2 Nr. 1 BBauG."

4) vom 21. Oktober 1969 GV NW S. 712.

5) vom 23. Juni 1960 (BGBl III Nr. 213-1).

Bundesbaugesetz anzuwenden ist." 1)

Eine Anwendung des § 8 Abs. 1 KAG ist also dann ausgeschlossen, wenn das BBauG anwendbar ist, Soweit es sich um Maßnahmen an Erschließungsanlagen handelt, die zur erstmaligen Herstellung gehören, sind die Vorschriften des KAG gegenüber denen des BBauG subsidiär. 2)

(1) Entscheidend ist also die Frage, welche strassenbaulichen Maßnahmen eine Beitragspflicht gemäß § 127 BBauG oder eine Beitragspflicht gemäß § 8 KAG auslösen. Diese Unterscheidung ist entsprechend dem bisherigen Recht insoweit bedeutsam, als "alle Maßnahmen an Erschließungsanlagen i.S. von § 127 Abs. 2 BBauG, die zur erstmaligen programm-gemäßen Herstellung dieser Anlagen gehören, der Erschließungsbeitragspflicht nach dem BBauG unterliegen; hierfür können Beiträge nach § 8 KAG nicht erhoben werden. Beiträge nach § 8 kommen danach für Baumaßnahmen an Straßen in Betracht, die schon einmal programmgemäß fertiggestellt waren". 3) Da die übernommenen und ausgebauten Privatstraßen erst durch Übernahme und Widmung zu öffentlichen geworden sind, stellt sich dieser Ausbau als erstmalige

1) Wortlaut des § 8 Abs. 1 S. 2 KAG.

2) Inwieweit dieser Grundsatz durch § 8 Abs. 2 gegenüber dem früheren Recht durchbrochen ist, ist dargestellt unten auf S. 165.

3) Bauernfeind-Zimmermann, Kommentar zum Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen 1. Aufl. 1969 § 8 RdNr. 6 - im folgenden kurz: Bauernfeind-Zimmermann.

Herstellung dar. Somit handelt es sich um Maßnahmen, die gemäß § 127 Abs. 2 BBauG erschließungsbeitragspflichtig sind. Das bedeutet, daß in den Fällen der Übernahme von Privatstraßen eine Beitragspflicht gemäß § 8 KAG als gegenüber § 127 BBauG subsidiär entfällt.

(2) Die an sich bestehende Erschließungsbeitragspflicht nach den Vorschriften des BBauG ist jedoch dann ausgeschlossen, wenn aufgrund der Vorschriften des LStrGNW eine abschließende, anderweitige Regelung getroffen ist. Gerade für die Widmung "nichtöffentlicher", d.h. privater Straßen findet sich im § 6o Abs. 4 eine besondere Bestimmung. Einerseits werden dort die Voraussetzungen der Widmungs- und Übernahmepflicht geregelt. Andererseits findet sich für die Modalitäten der Übernahme der Hinweis: "§ 9 Abs. 3 findet entsprechende Anwendung." § 9 Abs. 3 handelt vom Wechsel der Straßenbaulast. Die Bestimmung beinhaltet, daß der bisherige Träger der Baulast die Straße vor ihrer Übergabe an den neuen Baulastträger auf seine Kosten "erforderlichenfalls in einen der bisherigen Benutzungsart entsprechenden verkehrssicheren Zustand zu versetzen" hat.¹⁾ Da diese Regelung den Wechsel der Straßenbaulast von einem Träger der Straßenbaulast auf einen anderen zum Inhalt hat, so trifft für den Fall der Übernahme von Privatstraßen in die öffentliche Baulast § 6o Abs. 4 letzter Satz iVm. § 9 Abs. 3 eine Sonderregelung hinsichtlich der durch einen Ausbau notwendig

1) Vgl. § 9 Abs. 3 S. 1 LStrGNW.

werdenden Kosten. Diese sollen nicht als Erschließungsbeiträge dem Eigentümer auferlegt werden, vielmehr soll der Eigentümer der zu übernehmenden Privatstraße den Ausbau selbst vornehmen. Die Vorschriften des BBauG kommen daher bei der Widmung und Übernahme von Privatstraßen nicht in Betracht.

Hinsichtlich des Umfangs des Ausbaus der Privatstraßen ist auf die bisherige Benutzungsart abzustellen. ¹⁾ Das bedeutet, daß eine eventuelle, zukünftige Mehrbelastung nicht beachtet zu werden braucht. Andererseits genügt nicht ein allein an sicherheitspolizeilichen Grundsätzen zu messender Ausbau. Der derzeitige, bei Übernahme der Straßen herrschende Verkehr muß berücksichtigt werden.

b) Die Widmung und Übernahme von öffentlichen Straßen

Ebenso wie bei der Widmung und Übernahme von Privatstraßen muß der Baulastträger die privatrechtliche Verfügungsmacht besitzen, ²⁾ "da es im Straßenrecht eine Ermächtigung zu einer Eigentumsbeschränkung, wie sie die Öffentlichkeit einer Straße darstellt, nicht gibt". ³⁾

1) Vgl. § 9 Abs. 3 S. 1 LStrG NW.

2) Vgl. dazu die Stellennachweise auf S.33.

3) Wolff § 56 IV a) 1.

aa) Wenn eine Straße bereits öffentlich ist und in die gemeindliche Baulast übernommen werden soll, stellt sich die Frage eines Eigentumserwerbes gemäß § 11 Abs. 1 LStrG NW nicht. An der zu übernehmenden öffentlichen Straße besteht bereits eine privatrechtliche Verfügungsmacht und sei es nur durch das "formlose (auch konkludente) Einverständnis des Eigentümers". ¹⁾ Es kommt daher § 11 Abs. 3 LStrG NW zur Anwendung. Danach gilt der Abs. 1 nicht, wenn dem Träger der Straßenbaulast die Verfügungsbefugnis eingeräumt ist. Das einmal durch die Erklärung des Eigentümers vorhandene Einverständnis ist, wenn die öffentliche Sache entstanden ist, unwiderruflich. ²⁾ Da also die privatrechtliche Verfügungsmacht bereits besteht, ist bei der Übernahme öffentlicher Straßen ein Eigentumserwerb nicht erforderlich. ³⁾

bb) Auch hier bleibt zu untersuchen, ob und gegebenenfalls nach welchen Vorschriften den Eigentümer der zu übernehmenden öffentlichen Straßen eine Beitragspflicht bei einem Ausbau treffen kann.

1) Wolff § 56 IV a) 1.

2) Vgl. Kodal aaO. S. 885; dazu weiterhin die ausführliche Darstellung oben S. 31, 32.

3) Vgl. daher die Regelung des § 11 Abs. 1 und Abs. 2 LStrG NW. Diese Regelung ist dann von Bedeutung, wenn dennoch ein Eigentumserwerb durchgeführt werden soll, aber mangels Einigung scheitert.

Hierfür kommt es darauf an, daß durch diese Übernahme keine neue öffentliche Straße entsteht, sondern daß hier nur eine anderweitige Unterhaltsregelung getroffen wird. § 6o Abs. 4 iVm. § 9 Abs. 3 S. 1 LStrGNW greift daher nicht ein.

Soweit ein Ausbau dieser bereits öffentlichen Straße vorgenommen wird, könnte der Eigentümer seitens des Baulastträgers nur gemäß den Vorschriften des BBauG oder des KAG herangezogen werden.

Wie bereits dargestellt, ¹⁾ ist die Vorschrift des § 8 KAG nur anwendbar, soweit nicht das BBauG eingreift. Das ist der Fall, wenn es sich um Maßnahmen der erstmaligen Herstellung handelt. ²⁾ Für die Beitragspflicht ist somit entscheidend, inwieweit die bereits als öffentlich übernommene Straße "schon einmal programmgemäß fertiggestellt" war. ³⁾ Läßt sich eine derartige prgrammgemäße Herstellung feststellen, kommt § 8 KAG zur Anwendung, da insoweit auch "Verbesserungen" (§ 8 Abs. 2) der Beitragspflicht unterliegen. ⁴⁾ Allerdings ist nicht zu verkennen, daß diese Feststellung häufig bei älteren Straßen schwer zu treffen sein kann. Eine Abgrenzung

1) Vgl. die Ausführungen auf S. 161 ff.

2) Bauernfeind-Zimmermann § 8 RdNr. 6.

3) Bauernfeind-Zimmermann § 8 RdNr. 6 sowie Saran aaO. S. 357.

4) Im Gegensatz zu der früheren Regelung des § 15 Baufluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 - PrGS 1875 S. 561 -. Danach konnten nur die Kosten der erstmaligen Herstellung, nicht aber die für Verbesserungen verlangt werden. vgl. dazu PrOVGE 35, 78; v. Strauß u. Torney u. Saß aaO. S. 26o sowie Friedrichs, Straßen- u. Baufluchtengesetz 3. Aufl. § 15 S. 138.

wird sich danach zu richten haben, inwiefern bei der Anlage der Straße die Ausbaumerkmale der anderen Gemeindestraßen beachtet worden sind. Daraus kann auf die Endgültigkeit der Herstellung geschlossen werden. ¹⁾ Es besteht jedoch auch die Möglichkeit, daß die erste Anlegung auch provisorisch vorgenommen worden ist. In seinem solchen Fall ist eine programmgemäße Herstellung noch nicht erfolgt. Ausbaumaßnahmen nach Übernahme einer solchen Straße sind Maßnahmen zur erstmaligen Herstellung, die gemäß § 127 BBauG erschließungsbeitragspflichtig sind. ²⁾

Damit steht fest, daß bei Übernahme bereits öffentlicher Straßen eine Beitragspflicht entweder nach den Vorschriften des BBauG oder des KAG entstehen kann. Welches Gesetz im Einzelfall Anwendung findet, richtet sich nach der Frage, ob die öffentliche Straße bei ihrer Anlage programmgemäß fertiggestellt war. ³⁾

-
- 1) Vgl. zu diesen Abgrenzungsproblemen Bauernfeind-Zimmermann aaO. § 8 RdNr. 10.
 - 2) Bauernfeind-Zimmermann aaO. § 8 RdNr. 6; PROVGE 25,98.
 - 3) Diese Unterscheidung gilt auch für die nach den Vorschriften des PrAnStG angelegten öffentlichen Straßen. Zwar sind die Rechtsgrundlagen ihrer Entstehung von denen der Ortsstraßen verschieden. Dennoch handelt es sich um öffentliche Straßen und diese sind rechtlich den Ortsstraßen gleichzustellen, auch bei der Frage, ob sie bei ihrer Anlage programmgemäß ausgebaut waren.

c) Zusammenfassung zu IV 3)

Die Widmungs- und Übernahmespflicht der öffentlichen Baulastträger ist verschieden ausgestaltet, je nachdem, ob es sich um private oder öffentliche Straßen handelt.

Bei der Übernahme der Privatstraßen entsteht eine neue öffentliche Straße. Für die Verteilung der durch einen Ausbau entstehenden Kosten gilt die Sonderregelung des § 60 Abs. 4 LStrG NW iVm. § 9 Abs. 3 S. 1 dG.

Bei Übernahme bereits öffentlicher Straßen erfolgt lediglich eine Umverteilung der Unterhaltungslast.

Ausbaukosten können als Beiträge verlangt werden:

als Ausbaukosten nach dem BBauG, wenn die Straße noch nicht programmgemäß hergestellt war,

als Kosten für Verbesserungen nach dem KAG, wenn sich eine programmgemäße erstmalige Herstellung feststellen läßt.

A n h a n g

Die beigelegten Beschlüsse des Kreisausschusses Recklinghausen sind dem Archiv der Kreisverwaltung Recklinghausen entnommen und auszugsweise hier wiedergegeben. Die hier vorgelegte Zusammenstellung kann und soll nur beispielhaft sein, sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Diese zu erreichen ist angesichts der Fülle des Materials unmöglich, wegen der Gleichartigkeit in der Sache aber auch nicht vonnöten.

Dem Anhang vorangestellt sind auszugsweise Abschriften des Preußischen Ansiedlungsgesetzes in der Fassung vom 25. August 1876 sowie in der Neufassung vom 10. August 1904.

Die auf diesen Gesetzen beruhenden Ansiedlungsgenehmigungen sind im wesentlichen nur insoweit wiedergegeben, als es um die Regelung der Wegerechtsverhältnisse geht, einschließlich der Beleuchtungs- und Kanalisationsfragen.

Weiterhin ist ein Auszug aus dem Protokollbuch der Gemeindeverordneten - Versammlung Recklinghausen-Land sowie ein Schreiben des Amtmanns von Datteln vom 16. November 1907 beigelegt. Beide Unterlagen sollen einen Einblick geben, wie in den Zeiten der Erteilung der Ansiedlungsgenehmigungen die Standpunkte vertreten und begründet wurden. Diesem Zweck dient ebenfalls die Abschrift einer Beschwerdeschrift der Gewerkschaft Emscher-Lippe, die sich gegen eine einzelne Bedingung der ihr erteilten Ansiedlungsgenehmigung wendet.

Anlage 1 a)

A b s c h r i f t

-405-

Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preussischen Staaten.

Nr. 30

Inhalt: Gesetz, betreffend die Vertheilung der öffentlichen Lasten bei Grundstückstheilungen und die Gründung neuer Ansiedelungen in den Provinzen Preußen, Brandenburg, Pommern, Posen, Schlesien, Sachsen und Westfalen, S. 405. - Verordnung, betreffend die Tagegelder und die Reisekosten der Medizinalbeamten, S. 411.

(Nr. 8465) Gesetz, betreffend die Vertheilung der öffentlichen Lasten bei Grundstückstheilungen und die Gründung neuer Ansiedelungen in den Provinzen Preußen, Brandenburg, Pommern, Posen, Schlesien, Sachsen und Westfalen. Vom 25. August 1876.

Wir Wilhelm von Gottes Gnaden König von Preußen etc. verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages Unserer Monarchie, für die Provinzen Preußen, Brandenburg, Pommern, Posen, Schlesien, Sachsen und Westfalen, was folgt:

I. Vertheilung der öffentlichen Lasten bei Grundstückstheilungen.

II. Gründung neuer Ansiedelungen.

§ 13.

Wer außerhalb einer im Zusammenhange gebauten Ortschaft ein Wohnhaus errichten oder ein schon vorhandenes Gebäude zum Wohnhause einrichten will, bedarf einer von der Ortspolizeibehörde zu ertheilenden Ansiedelungsgenehmigung. Vor deren Aushändigung darf die polizeiliche Bauerlaubnis nicht erteilt werden.

Die Ansiedelungsgenehmigung ist nicht erforderlich für Wohnhäuser, welche in den Grenzen eines nach dem Gesetz vom 2. Juli 1875 festgestellten Bebauungsplans, oder welche auf einem bereits bebauten Grundstücke im Zusammenhange mit bewohnten Gebäuden errichtet oder eingerichtet werden sollen.

§ 14.

Die Ansiedelungsgenehmigung ist zu versagen, wenn nicht nachgewiesen ist, daß der Platz, auf welchem die Ansiedelung gegründet werden soll, durch einen jederzeit offenen Weg zugänglich, oder daß die Beschaffung eines solchen Weges gesichert ist. Wenn nur der letztere Nachweis erbracht werden kann, so ist bei Ertheilung der Ansiedelungsgenehmigung für die Beschaffung des Weges eine Frist zu bestimmen, nach deren fruchtlosem Ablaufe das polizeiliche Zwangsverfahren eintritt.

§ 15.

Die Ansiedelungsgenehmigung kann versagt werden, wenn gegen die Ansiedelung von dem Eigenthümer, dem Nutzungs- oder Gebrauchsberechtigten oder dem Pächter eines benachbarten Grundstücks oder von dem Vorsteher des Gemeinde- (Guts-) Bezirks, zu welchem das zu besiedelnde Grundstück gehört, oder von einem der Vorsteher derjenigen Gemeinde- (Guts-) Bezirke, an welche dasselbe grenzt, Einspruch erhoben und der Einspruch durch That-sachen begründet wird, welche die Annahme rechtfertigen, daß die Ansiedelung den Schutz der Nutzungen benachbarter Grundstücke aus dem Feld- oder Gartenbau, aus der Forstwirthschaft, der Jagd oder der Fischerei gefährden werde.

§ 16.

Vor Ertheilung der Ansiedelungsgenehmigung sind die theiligten Gemeinde- (Guts-) Vorsteher (§. 15) von dem Antrage in Kenntniss zu setzen. Diese haben den Antrag innerhalb ihrer Gemeinden (Gutsbezirke) auf ortsübliche Art mit dem Bemerken bekannt zu machen, daß gegen den

Antrag von den Eigenthümern, Nutzungs-, Gebrauchsberechtigten und Pächtern der benachbarten Grundstücke innerhalb einer Präklusivfrist von einundzwanzig Tagen bei der Ortspolizeibehörde Einspruch erhoben werden könne, wenn der Einspruch sich durch Thatsachen der in § 15. bezeichneten Art begründen lasse.

Die erhobenen Einsprüche sind von der Ortspolizeibehörde, geeignetenfalls nach Anhörung des Antragstellers und derjenigen, welche Einspruch erhoben haben, sowie nach Aufnahme des Beweises zu prüfen.

§ 17.

Die Versagung der Genehmigung auf Grund des §. 14. oder auf Grund erhobener Einsprüche (§. 15.), sowie die Zurückweisung der gegen die Ansiedelungsgenehmigung erhobenen Einsprüche erfolgt durch einen Bescheid der Ortspolizeibehörde, welcher mit Gründen zu versehen und dem Antragsteller, sowie denjenigen, welche Einspruch erhoben haben, zu eröffnen ist.

Gegen den Bescheid steht dem Antragsteller, sowie denjenigen, welche Einspruch erhoben haben, innerhalb einer Präklusivfrist von zehn Tagen nach Zustellung des Bescheides, den Tag der Zustellung ungerechnet, die Klage im Verwaltungsstreitverfahren offen. Zuständig ist der Kreisausschuß, in Stadtkreisen das Bezirksverwaltungsgericht.

§ 18.

Wer außerhalb einer im Zusammenhange gebauten Ortschaft eine Kolonie anlegen will, hat dazu die Genehmigung des Kreisausschusses, in Stadtkreisen der Ortspolizeibehörde, zu beantragen. Mit dem Antrage ist ein Plan vorzulegen und darin nachzuweisen, in welcher Art die Gemeinde-, Kirchen- und Schulverhältnisse der Kolonie geordnet werden sollen.

§ 19.

Die Genehmigung zur Anlegung einer Kolonie kann versagt werden, wenn und so lange die Gemeinde-, Kirchen- und Schulverhältnisse nicht dem öffentlichen Interesse und den bestehenden gesetzlichen und

statutarischen Bestimmungen gemäss geordnet sind. Im Uebrigen finden die Bestimmungen der §§ 14. bis 17. mit der Maßgabe Anwendung, daß die in den §§ 16. 17. der Ortspolizeibehörde beigelegten Befugnisse für Landkreise von dem Kreisausschusse wahrzunehmen sind und gegen den vom Kreisausschuß ergangenen Bescheid innerhalb der im § 17. bestimmten Frist der Einspruch auf mündliche Verhandlung im Streitverfahren stattfindet.

§ 20.

Wer vor Ertheilung der vorgeschriebenen Genehmigung mit einer neuen Ansiedelung oder der Anlegung einer Kolonie beginnt, wird mit Geldstrafe bis Einhundert und fünfzig Mark oder Haft bestraft. Auch kann die Ortspolizeibehörde die Weiterführung der Ansiedelung oder Kolonie verhindern und die Wegschaffung der errichteten Anlagen anordnen.

III. Schluß- und Uebergangsbestimmungen.

Urkundlich unter Unserer höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Schloß Babelsberg, den 25. August 1876.

(L.S.)

Wilhelm

Leonhardt. Falk. von Kameke. Achenbach. Friedenthal.
v. Bülow.

Anlage 1 b)

A b s c h r i f t

Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten

Nr. 29.

(Nr. 10541.) Gesetz, betreffend die Gründung neuer Ansiedlungen in den Provinzen Ostpreußen, Westpreußen, Brandenburg, Pommern, Posen, Schlesien, Sachsen und Westfalen. Vom 10. August 1904.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen etc. verordnen mit Zustimmung beider Häuser des Landtags Unserer Monarchie für die Provinzen Ostpreußen, Westpreußen, Brandenburg, Pommern, Posen, Schlesien, Sachsen und Westfalen, was folgt:

Artikel I.

Der Abschnitt II des Gesetzes, betreffend die Verteilung der öffentlichen Lasten bei Grundstücksteilungen und die Gründung neuer Ansiedlungen in den Provinzen Preußen, Brandenburg, Pommern, Posen, Schlesien, Sachsen und Westfalen, vom 25. August 1876 - Gesetz-Samml. S. 405 - (Gründung neuer Ansiedlungen) erhält unter Berücksichtigung des Ergänzungsgesetzes vom 16. September 1899 (Gesetz-Samml. S. 497) nachstehende Fassung:

§ 13.

Wer außerhalb einer im Zusammenhange gebauten Ortschaft ein Wohnhaus errichten oder ein vorhandenes Gebäude zum Wohnhaus einrichten will, bedarf einer vom Kreisausschuß, in Stadtkreisen von der Ortspolizeibehörde zu erteilenden Ansiedlungsgenehmigung. Vor deren Aushändigung darf die polizeiliche Bauerlaubnis nicht erteilt werden.

Die Ansiedlungsgenehmigung ist nicht erforderlich für Wohnhäuser, die in den Grenzen eines nach dem Gesetze,

betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften, vom 2. Juli 1875 (Gesetz-Samml. S. 561) festgestellten Bebauungsplans oder die auf einem bereits bebauten Grundstück im Zusammenhange mit bewohnten Gebäuden errichtet oder eingerichtet werden sollen.

Gesetz-Samml. 1904 (Nr. 10541)

Ausgegeben zu Berlin den 25. August 1904.

§ 13a.

Die Ansiedlungsgenehmigung ist ferner erforderlich, wenn infolge oder zum Zwecke der Umwandlung eines Landguts oder eines Teiles eines solchen in mehrere ländliche Stellen innerhalb einer im Zusammenhange gebauten Ortschaft oder in den Fällen des § 13 Abs. 2 ein Wohnhaus errichtet oder ein vorhandenes Gebäude zum Wohnhaus eingerichtet werden soll.

Anm.: Der § 13 b ist durch Verord. v. 6.12.1918 (GS. 194) aufgehoben worden.

Die Ansiedlungsgenehmigung ist im Geltungsgebiete des Gesetzes, betreffend die Beförderung deutscher Ansiedlungen in den Provinzen Westpreußen und Posen, vom 26. April 1886 (Gesetz-Samml. S. 131) zu versagen, solange nicht eine Bescheinigung des Regierungspräsidenten vorliegt, daß die Ansiedlung mit den Zielen des bezeichneten Gesetzes nicht im Widerspruche steht.

In den Provinzen Ostpreußen und Schlesien und den Regierungsbezirken Frankfurt, Stettin und Cöslin findet diese Vorschrift sinngemäss Anwendung.

Wird die Bescheinigung versagt, so findet nur die Beschwerde an den Oberpräsidenten statt, der endgültig entscheidet. Falls die Beschwerde für begründet erklärt wird, gilt die Bescheinigung als erteilt.

Vorstehende Vorschriften greifen nicht Platz, wenn es sich um die einmalige Teilung eines Grundstücks zwischen gesetzlichen Erben oder um die einmalige Überlassung eines Grundstücks im Wege der Teilung seitens der Eltern an ihre Kinder handelt.

§ 14.

Die Ansiedlungsgenehmigung ist zu versagen, wenn nicht nachgewiesen ist, daß der Platz, auf welchem die Ansiedlung gegründet werden soll, durch einen jederzeit offenen fahrbaren Weg zugänglich oder daß die Beschaffung eines solchen Weges gesichert ist. Kann nur der letztere Nachweis erbracht werden, so ist bei Erteilung der Ansiedlungsgenehmigung für die Beschaffung des Weges eine Frist zu bestimmen, nach deren fruchtlosem Ablaufe das polizeiliche Zwangsverfahren eintritt.

Von der Bedingung der Fahrbarkeit des Weges kann unter besonderen Umständen abgesehen werden.

Auch zur Erhaltung der ununterbrochenen Zugänglichkeit der Ansiedlung ist die Anwendung des polizeilichen Zwangsverfahrens zulässig.

In Moorgegenden ist die Ansiedlungsgenehmigung zu versagen, so lange die Entwässerung des Bodens, auf dem die Ansiedlung gegründet werden soll, nicht geregelt ist.

§ 15.

Die Ansiedlungsgenehmigung kann versagt werden, wenn gegen die Ansiedlung von dem Eigentümer, dem Nutzungs- oder Gebrauchsberechtigten oder dem Pächter eines benachbarten Grundstücks oder von dem Vorsteher des Gemeinde- (Guts-) Bezirkes, zu welchem das zu besiedelnde Grundstück gehört, oder von einem der Vorsteher derjenigen Gemeinde- (Guts-) Bezirke, an die es grenzt, Einspruch erhoben und der Einspruch durch Tatsachen begründet wird, welche die Annahme rechtfertigen, daß die Ansiedlung den Schutz der Nutzungen benachbarter Grundstücke aus der Land- oder Forstwirtschaft, aus dem Gartenbau, der Jagd oder der Fischerei gefährden werde.

§ 15a.

Die Ansiedlungsgenehmigung kann ferner versagt werden, wenn gegen die Ansiedlung von dem Besitzer eines Bergwerkes, welches unter dem zu besiedelnden Grundstück oder in dessen Nähe belegen ist, Einspruch erhoben und

durch Tatsachen begründet wird, welche die Annahme rechtfertigen:

- a) daß durch den Betrieb des Bergwerkes in absehbarer Zeit Beschädigungen der Oberfläche des zu besiedelnden Grundstücks eintreten können, denen im Interesse der persönlichen Sicherheit und des öffentlichen Verkehrs durch bergpolizeilich anzuordnendes Stehenlassen von Sicherheitspfeilern vorzubeugen sein würde,
- b) daß die wirtschaftliche Bedeutung des uneingeschränkten Abbaues der Mineralien die der Ansiedlung überwiegt.

§ 16.

Vor Erteilung der Ansiedlungsgenehmigung sind die beteiligten Gemeinde- (Guts-) Vorsteher (§ 15) von dem Antrag in Kenntnis zu setzen. Diese haben zu prüfen, ob für sie Anlaß vorliegt, Einspruch gemäss § 15 zu erheben, wofür die im nächsten Satze vorgesehene Ausschußfrist gilt. Sie haben ferner den Antrag alsbald innerhalb ihrer Gemeinden (Gutsbezirke) auf ortsübliche Art mit dem Bemerken bekannt zu machen, daß gegen den Antrag von den Eigentümern, Nutzungs-, Gebrauchsberechtigten und Pächtern der benachbarten Grundstücke innerhalb einer Ausschußfrist von einundzwanzig Tagen bei der besonders zu bezeichnenden Genehmigungsbehörde Einspruch erhoben werden könne, wenn der Einspruch sich durch Tatsachen der im § 15 bezeichneten Art begründen lasse.

Geht Bergbau unter dem zu besiedelnden Grundstück oder in dessen Nähe um, so ist von dem Antrag auch der zuständige Bergrevierbeamte in Kenntnis zu setzen. Dieser hat den beteiligten Bergwerksbesitzern eine Mitteilung von dem Antrage zuzustellen, unter Hinweis auf die Befugnis, innerhalb einer Frist von einundzwanzig Tagen vom Tage der Zustellung ab Einspruch auf Grund des § 15a bei der besonders zu bezeichnenden Genehmigungsbehörde zu erheben.

Die Einsprüche sind von der Genehmigungsbehörde, gegebenenfalls nach Anhörung des Antragstellers und derje-

nigen, welche Einspruch erhoben haben, sowie nach Aufnahme des Beweises zu prüfen.

Wenn der Einspruch auf Grund des § 15a erhoben wird, so ist die Genehmigungsbehörde zur Einholung einer gutachtlichen Äußerung der zuständigen Bergpolizeibehörde verpflichtet.

§ 17.

Ist anzunehmen, daß infolge der Ansiedlung eine Änderung oder Neuordnung der Gemeinde-, Kirchen- oder Schulverhältnisse erforderlich wird, so sind die beteiligten Gemeinde- (Guts-) Vorsteher und die Vorstände der beteiligten Kirchen- und Schulgemeinden (Schulverbände, Schulsozietäten usw.) von dem Antrage mit dem Eröffnen in Kenntnis zu setzen, daß sie binnen einer Ausschußfrist von einundzwanzig Tagen bei der Genehmigungsbehörde die Festsetzung besonderer Leistungen des Antragstellers für den Zweck dieser Änderung oder Neuordnung beantragen können.

Erachtet die Genehmigungsbehörde eine solche Leistung für erforderlich, so hat sie diese in dem Bescheide festzusetzen oder ihre Festsetzung einem weiteren Bescheide vorzubehalten. Sie ist hierbei an die etwa gestellten Anträge nicht gebunden.

Die Ansiedlungsgenehmigung kann von dem Nachweise, daß die Leistung erfüllt ist oder von der Bestellung einer Sicherheit, die für die Erfüllung haftet, abhängig gemacht werden.

Macht der Antragsteller von der Ansiedlungsgenehmigung Gebrauch, so ist er zu den Leistungen verpflichtet.

§ 17a.

Sind für die Ansiedlung im öffentlichen Interesse Anlagen erforderlich, so kann die Ansiedlungsgenehmigung versagt werden, so lange der Antragsteller nicht diese Anlagen nach Umfang und Art ihrer Ausführung, gegebenenfalls unter Beifügung einer Zeichnung darlegt und nachweist, daß die zu ihrer ordnungsmäßigen Ausführung nötigen Mittel vorhanden sind, und daß ihre künftige Unter-

haltung dem öffentlichen Interesse entsprechend geregelt ist.

In dem Bescheide sind die dem Antragsteller zu diesem Zwecke aufzuerlegenden Leistungen festzusetzen.

Bei Anlagen, die im Landeskulturinteresse erforderlich sind, ist in geeigneten Fällen vor Erteilung des Bescheides die Auseinandersetzungsbehörde gutachtlich zu hören.

Die Ansiedlungsgenehmigung kann von der Bestellung einer Sicherheit, die für die Erfüllung der Leistungen des Antragstellers haftet, abhängig gemacht werden.

Macht der Antragsteller von der Ansiedlungsgenehmigung Gebrauch, so ist er zu diesen Leistungen verpflichtet.

§ 17b.

Wird eine Sicherheit nach Maßgabe vorstehender Vorschriften bestellt, so ist die Genehmigungsbehörde zuständig für die Entscheidung über Anträge auf gänzliche oder teilweise Freigabe der Sicherheit.

§ 18.

Wird die Ansiedlungsgenehmigung versagt oder nicht schlechthin erteilt, oder werden Einsprüche (§§ 15, 15a, 16) zurückgewiesen, so ist der Bescheid mit Gründen zu versehen und dem Antragsteller sowie denjenigen, die Einspruch erhoben haben, zu eröffnen.

Diesen steht außer dem Falle des § 13b innerhalb zwei Wochen gegen den Bescheid des Kreisausschusses der Antrag auf mündliche Verhandlung im Verwaltungsstreitverfahren, gegen den Bescheid der Ortspolizeibehörde eines Stadtkreises die Klage bei dem Bezirksausschuß offen. Im ersteren Falle hat der Vorsitzende des Kreisausschusses einen Vertreter des öffentlichen Interesses zu bestellen.

Insoweit der Bescheid Festsetzungen nach den §§ 17 und 17a enthält, steht dem Antragsteller innerhalb zwei Wochen nur die Beschwerde an den Bezirksausschuß und gegen dessen Bescheid innerhalb gleicher Frist die weitere Beschwerde an den Provinzialrat offen.

Die Beschwerde steht aus Gründen des öffentlichen Interesses auch dem Vorsitzenden des Kreisausschusses zu, sofern er die Festsetzungen für unzureichend erachtet oder die Ansiedlungsgenehmigung ohne solche erteilt ist.

Wird nach den vorstehenden Vorschriften ein Bescheid gleichzeitig im Beschwerde- und im Verwaltungsstreitverfahren angefochten, so ist das Beschwerdeverfahren vorab durchzuführen.

Eine Nachprüfung der nach den §§ 17 und 17a getroffenen Festsetzungen findet im Verwaltungsstreitverfahren nicht statt.

Erfolgt die Zurückweisung des Einspruchs im Falle des § 15a aus dem Grunde, weil die Bergpolizeibehörde das Stehenlassen von Sicherheitspfeilern nicht für notwendig erachtet, so unterliegt der Bescheid keiner weiteren Anfechtung.

§ 19.

Auf dem dem Grundeigentume durch die Versagung der Ansiedlungsgenehmigung zugefügten Schaden finden, sofern sich diese Versagung auf einen Einspruch aus § 15a dieses Gesetzes stützt, die Vorschriften der §§ 148 bis 151 des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 (Gesetz-Samml. S. 705) in der Fassung des Gesetzes vom 7. Juli 1902 (Gesetz-Samml. S. 255) Anwendung.

Die Verjährung des Anspruchs auf Schadensersatz beginnt mit Ablauf des Tages, an welchem der Versagungsbescheid endgültig wird.

Der Grundstückseigentümer ist verpflichtet, auf Verlangen des Bergwerksbesitzers die Eintragung eines Vermerks in das Grundbuch dahin zu bewilligen:

daß und für welche Grundfläche die Ansiedlungsgenehmigung auf Einspruch des Bergwerksbesitzers versagt und welche Entschädigung gezahlt worden ist.

§ 20.

Wer vor Erteilung der Ansiedlungsgenehmigung mit einer Ansiedlung beginnt, wird mit Geldstrafe bis einhundert-

undfünfzig Mark oder Haft bestraft.

Auch kann die Ortspolizeibehörde die Weiterführung der Ansiedlung verhindern und die Wegschaffung der errichteten Anlagen anordnen.

Artikel II.

Der zweite Absatz des § 52 des Feld- und Forstpolizeigesetzes vom 1. April 1880 (Gesetz-Samml. S. 230) wird aufgehoben.

Artikel III.

Auf Ansiedlungen, die durch Rentengutsbildung unter Vermittelung der Generalkommission nach dem Gesetze, betreffend die Beförderung der Errichtung von Rentengütern, vom 7. Juli 1891 (Gesetz-Samml. S. 279) entstehen, finden die §§ 13 bis 16, 17b, 19, 20 in der durch Artikel I vorgeschriebenen Fassung mit der Maßgabe Anwendung, daß Genehmigungsbehörde die Generalkommission ist.

In diesem Falle treten an die Stelle der §§ 17, 17a, 18 des Artikels I folgende Vorschriften:

§ 17.

Die beteiligten Gemeinde- (Guts-) Vorsteher und die Vorstände der beteiligten Kirchen- und Schulgemeinden (Schulverbände, Schulsozietäten usw.) sind von dem Antrage mit dem Eröffnen in Kenntnis zu setzen, daß sie, falls infolge der Ansiedlung eine Änderung oder Neuordnung der Gemeinde-, Kirchen- oder Schulverhältnisse erforderlich werden sollte, binnen einer Ausschlußfrist von einundzwanzig Tagen bei der Genehmigungsbehörde die Festsetzung besonderer Leistungen des Antragstellers für den Zweck dieser Änderung oder Neuordnung beantragen können.

Die Genehmigungsbehörde hat das Ergebnis der Bekanntmachung dem Kreisausschuß, in Stadtkreisen der Ortspolizeibehörde unter Beifügung der Akten mitzuteilen.

Erachtet der Kreisausschuß oder die Ortspolizeibehörde eine solche Leistung für erforderlich, so haben sie diese in einem Bescheide festzusetzen oder ihre Festsetzung einem weiteren Bescheide vorzubehalten. Sie sind hierbei an die etwa gestellten Anträge nicht gebunden.

Gegen den Bescheid steht dem Antragsteller innerhalb zwei

Wochen nur die Beschwerde an den Bezirksausschuß und gegen dessen Bescheid innerhalb gleicher Frist die weitere Beschwerde an den Provinzialrat offen.

Aus Gründen des öffentlichen Interesses ist auch dem Vorsitzenden des Kreisausschusses die Beschwerde gegeben, wenn er die Festsetzung für unzureichend hält oder wenn eine Leistung nicht für erforderlich erachtet worden ist.

Die Generalkommission kann die Ansiedlungsgenehmigung von dem Nachweise, daß die Leistung erfüllt ist, oder von der Bestellung einer Sicherheit, die für die Erfüllung haftet, abhängig machen.

Macht der Antragsteller von der Ansiedlungsgenehmigung Gebrauch, so ist er zu der Leistung verpflichtet.

§ 17a.

Sind für die Ansiedlung im öffentlichen Interesse Anlagen erforderlich, so kann die Ansiedlungsgenehmigung versagt werden, solange der Antragsteller nicht diese Anlagen nach Umfang und Art ihrer Ausführung, gegebenenfalls unter Beifügung einer Zeichnung darlegt und nachweist, daß die zu ihrer ordnungsmässigen Ausführung nötigen Mittel vorhanden sind, und daß ihre künftige Unterhaltung dem öffentlichen Interesse entsprechend geregelt ist.

Die zu diesem Zwecke dem Antragsteller aufzuerlegenden Leistungen sind von der Generalkommission durch Bescheid festzusetzen.

Vor Erlaß des Bescheides ist der Kreisausschuß, in Stadtkreisen die Ortspolizeibehörde zu hören. Der Bescheid ist diesen Behörden zuzustellen.

Die Generalkommission kann die Ansiedlungsgenehmigung von der Bestellung einer Sicherheit, die für die Erfüllung der Leistungen des Antragstellers haftet, abhängig machen.

Macht der Antragsteller von der Ansiedlungsgenehmigung Gebrauch, so ist er zu diesen Leistungen verpflichtet.

§ 18.

Bis zur Neuordnung der Einrichtung und des Verfahrens der

Auseinandersetzungsbehörde greifen die folgenden Bestimmungen Platz:

Soll die Ansiedlungsgenehmigung auf Grund der §§ 14 bis 16 versagt oder soll sie nicht schlechthin erteilt, oder sollen Einsprüche (§§ 15, 15a, 16) zurückgewiesen werden, so ist dem Antragsteller sowie denjenigen, die Einspruch erhoben haben, von der Generalkommission durch den zuständigen Spezialkommissar ein Vorbescheid mit Gründen zu erteilen.

Vor Erteilung des Vorbescheides ist über die Einsprüche der Kreisausschuß, in Stadtkreisen die Ortspolizeibehörde zu hören.

Gegen den Vorbescheid steht dem Antragsteller sowie denjenigen, die Einspruch erhoben haben, die Klage beim Bezirksausschusse zu. Sie ist innerhalb zwei Wochen nach Erteilung des Vorbescheides anzubringen. Im Verwaltungsstreitverfahren ist das öffentliche Interesse von der Generalkommission als Partei wahrzunehmen.

Gegen den Bescheid aus § 17a steht dem Antragsteller innerhalb zwei Wochen die Beschwerde an den Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten zu. Aus Gründen des öffentlichen Interesses ist auch dem Vorsitzenden des Kreisausschusses, in Stadtkreisen der Ortspolizeibehörde binnen gleicher Frist die Beschwerde gegeben, wenn die Festsetzung für unzureichend erachtet wird oder wenn eine Leistung nicht für erforderlich erachtet worden ist.

Eine Nachprüfung der nach den §§ 17, 17a getroffenen Festsetzungen findet im Verwaltungsstreitverfahren nicht statt.

Erfolgt die Zurückweisung des Einspruchs im Falle des § 15a aus dem Grunde, weil die Bergpolizeibehörde das Stehenlassen von Sicherheitspfeilern nicht für notwendig erachtet, so unterliegt der Bescheid keiner weiteren Anfechtung.

Artikel IV.

Der § 26 des im Artikel I bezeichneten Gesetzes vom 25. August 1876 erhält nachstehende Fassung:

Der zuständige Minister ist mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Urkundlich unter Unserer höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem königlichen Insiegel.

Gegeben an Bord Meiner Jacht "Hohenzollern", Swinemünde, den 10. August 1904.

(L.S.) Wilhelm.

Gr. v. Bülow. Studt. Frhr. von Rheinbaben, v. Podbielski.

Frhr. von Hammerstein. Möller. v. Budde.

Anlage 2
A b s c h r i f t

Auszug aus dem Protokollbuch
der
Gemeindeverordneten-Versammlung Recklinghausen Land.

Unter dem Vorsitze
des Amtmanns von
Gersdorff waren die
folgenden Herren
zugegen:

Verhandelt

Recklinghausen, am 6ten Juli 1900.

In der auf heute vorschriftsmässig anberaumten Sitzung der Gemeindeverordneten der Gemeinde Recklinghausen Land, zu welcher die Mitglieder laut bescheinigter Einladung vorschriftsmässig eingeladen und die nebenstehend verzeichneten Herren erschienen waren, wurde Nachstehendes berathen bezw. beschlossen:

13.

Antrag der Harpener Bergbau-Aktien-Gesellschaft betr. Errichtung einer Colonie in Hochlarmark.

Zu 13.

Der Gemeindeversammlung ist bekannt, dass die Harpener Bergbau-Aktiengesellschaft die Errichtung einer Colonie in Hochlarmark beabsichtigt. Inzwischen ist der Plan der Anlage seitens der Gesellschaft übersandt worden. Dieser wird der Versammlung vorgelegt und im Einzelnen erläutert. Die Gemeindeversammlung hat nun ihrerseits zu der Anlage Stellung zu nehmen behufs Festsetzung der Bedingungen, nach welcher die Regelung der Gemeinde- und Schulverhältnisse zu erfolgen haben würde. Bevor

in eine Berathung hierüber eingetreten wird, werden zur Verlesung gebracht die vom Kreisausschuß für die Anlage der Colonie der Bergwerksgesellschaft Hibernia zu Herne in Disten-Scherlebeck festgesetzten Bedingungen, das Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 12. Februar 1900 betreffend die Errichtung einer Colonie durch die Bergwerksgesellschaft Hibernia in Langenbochum und das Protokoll der am 5. April 1900 stattgehabten Berathung über die jetzt in Frage stehende Anlage und die vorläufige Bestimmung der hierfür in Aussicht zu nehmenden Bedingungen.

Bei der hieran sich anschliessenden Berathung erklärte Gemeindeverordnete Arndt, dass die von der Gemeinde seiner Zeit gestellte Bedingung betr. Lieferung der Steine für die nothwendigen Schulbauten von der Harpener Bergbau-Gesellschaft auf keinen Fall eingegangen werden könne. Das Festhalten an dieser Forderung würde eventl. die Zurückziehung des Antrages seitens der Gesellschaft zur Folge haben. Nach eingehender Berathung und beschließt die Aufstellung von Bedingungen in folgender Weise.

- 1.) An die politische Gemeinde Recklinghausen Land ist eine einmalige Abgabe von 500 Mark zu zahlen.
- 2.) Der Landgemeinde Recklinghausen sind für den Bau einer katholischen und einer evangelischen Schule ungefähr 5 Morgen in bebauungsfertigem Zustand, d.h. entholzt und planiert unentgeltlich zu überlassen als Eigenthum bzw. dauernd pachtfrei.
- 3.) Der Landgemeinde ist in einem der Beamtenhäuser eine Polizeidiener-Wohnung von 4-5 Zimmern nebst Stall und 3 hieran angelegten Gefängniszellen dauernd kostenlos zur Verfügung zu stellen.
- 4.) Die Wege in der Colonie sind entsprechend den in der Colonie in Langenbochum ausgebauten Wegen mit 8,00 Meter breiter Fahrbahn einschl. der Bordsteinrinnen chausseemässig auszubauen, je 3 Meter breite Bürgersteige anzulegen und Beleuchtungsanlagen nach

Maßgabe der Anforderungen des öffentlichen Interesses herzustellen, sowie alle diese Anlagen dauernd zu unterhalten.

- 5.) Die bestehenden öffentlichen Wege, soweit sie die Colonie durchschneiden bzw. an dieselbe grenzen, sind wie folgt auszubauen.
1. Weg von A. nach B. ist mit 8 Meter breiter Fahrbahn einschl. der Bordsteinrinnen und mit 3 Meter breiten Bürgersteigen an der Seite der Colonie zu versehen, einschl. Umpflanzen der vorhandenen Chausseebäume sowie Herstellung der Beleuchtungs-
vorrichtung, soweit sie noch nicht besteht.
 2. Weg von D. nach C. ist planmässig 14,00 Meter breit auszubauen, einschl. der unentgeltlichen Hergabe des nöthigen Grundes, mit Graben auf der nördlichen und Bordsteinrinnen und 3 Meter breitem Bürgersteig auf der südlichen Seite mit 5 Meter breiter Steinbahn einschl. der Rinnen Herstellung der Beleuchtungs-
vorrichtung und Baumpflanzung.
 3. Weg von C. nach A. Nach obigem Profil jedoch mit beiderseitigen Bordsteinrinnen und Erbreiterung der vorhandenen Steinbahn auf 8 Meter Bürgersteige je 3 Meter breit, einschl. Herstellung der Beleuchtungs-
vorrichtung auf beiden Seiten sowie Umpflanzen der Chausseebäume.
Bei sämtlichen Wegen einschl. der Coloniewege ist die Packlage 18 Centimeter von Sandstein und die 12 Centimeter starke Decklage von Hochofenschlacken anzulegen.
- 6.) Bei der bereits bestehenden Colonie zeigt sich, dass die Anbringung der Ställe und Dungstätten unmittelbar am Wohnhause in gesünder Beziehung einen grossen Uebelstand darstellt.

Anlage 3
A b s c h r i f t

Der Amtmann

Datteln, den 16. November 1907.

I. Nr. 12231

Betrifft

Ansiedelungssache S c h e m a n n .

=====

Verfügung vom 17. Juli cr. No. 6920 K.

=====

Der Schlußabsatz der durch nebenbezeichnete Verfügung erteilte Ansiedelungsgenehmigung enthält einige Ausführungen, die mir auf irrtümlichen Voraussetzungen zu beruhen scheinen. Da der Bauunternehmer Bernhard Schemann neuerdings wieder ein weiteres Ansiedelungsgesuch zum Ausbau an der sogenannten Böckenheckstraße vorgelegt hat, liegt die Gefahr vor, daß dasselbe wieder unter den gleichen Bedingungen und unter Abweisung der weiter gehenden Ansprüche der Gemeinde genehmigt wird, ich bitte daher vor Entscheidung über das neue Gesuch um Prüfung und Würdigung der nachstehenden Ausführungen. Ich füge hoch hinzu, daß Schemann sich mit den Forderungen der Gemeinde durchaus einverstanden erklärt hatte, und bitte ich ev. um Anberaumung eines Termines zur Verhandlung mit den Parteien, in dem sich dann leicht eine Vereinbarung zu beiderseitiger Zufriedenheit wird treffen lassen.

An den

Kreis - Ausschuß

in

Recklinghausen

=====

Der Kreis-Ausschuß hat in dem vorerwähnten Schlußsatze ausgeführt:

"Die für die Gemeinde festgesetzte Leistung von 800 Mark schließt die Entschädigung für die Befestigung des Weges, soweit die hier fraglichen Ansiedelungen in Betracht kommen, in sich. Der Kreisausschuß hat von der in dieser Hinsicht beantragten Auflage abgesehen, einmal, weil es sich um einen öffentlichen Weg handelt, sodann, weil dieser durch den fortschreitenden Ausbau allmählich sich in eine Straße umwandelt, auf die § 15 des Fluchtliniengesetzes angezeigt erscheint. Für die durch die neuen Häuser hervorgerufene verstärkte Unterhaltungslast bezüglich des Weges bietet die von 60 Mark auf 100 Mark pro Wohnung erhöhte Abfindung eine angemessene Gegenleistung."

Der Kreis-Ausschuß hat sich hierbei in der Annahme geirrt, daß der "Böckenheckstraße" genannte Weg ein öffentlicher sei. Das ist nicht der Fall. Der Weg ist Feldweg, für dessen Unterhaltung sich die Gemeinde noch niemals interessiert hat, er liegt zwar steuerfrei, ist aber zum Kataster und Grundbuche noch nicht übernommen. Ausschlaggebend für seine Qualität als Interessentenweg ist, daß er in den mir vorliegenden Protokollen über die Teilung der Meckinghöver Mark, die ohne Rezeß in der französischen Zeit stattgefunden hat, als Markenweg aufgeführt ist, und daß er bisher niemals eine Bedeutung für den öffentlichen Verkehr gehabt hat. Einen solchen erhält er erst jetzt durch die Bebauung, die Gemeinde wird ihn daher demnächst als öffentlichen Weg übernehmen müssen, hat aber dann Anspruch auf volle Entschädigung. Diese Entschädigung ist von der Interessentenschaft nicht, oder doch nur in ganz geringem Maße zu fordern, sie muß vielmehr von denjenigen oder demjenigen getragen werden, der der Gemeinde diese neue Last verursacht. Daß ist aber ausschließlich Schemann.

Die der Gemeinde zugebilligte Entschädigung für die "verstärkte Unterhaltungslast bezüglich des Weges", daß heißt also richtig "für die Übernahme des Interessentenweges in das Eigentum und die dauernde Unterhaltung der Gemeinde" beträgt nach diesem Genehmigungsbeschuß für 8 Wohnungen und eine Strecke von 45 Metern 320 Mark, also für das laufende Meter rund 7 Mark. Daß die Gemeinde den Weg unter diesen Bedingungen nicht übernehmen kann, bedarf keiner weiteren Ausführung, und sie wird sich zu dieser Übernahme auch nicht durch das weitere Fortschreiten der ohne ihre Zustimmung erfolgten Bebauung veranlaßt sehen können.

Die Bebauung dieses Weges auf Grund des Ortsstatuts und des § 15 des Ansiedelungsgesetzes liegt durchaus im Wunsche des Schemann; der dadurch von den sogenannten Ansiedelungsbeiträgen frei würde. Die Gemeindevertretung hat nicht geglaubt, diesem Wunsche entsprechen zu sollen, denn die Entstehung eines förmlichen Dorfes in einer bisher ganz unbebauten Gegend der Gemeinde, für deren Besiedelung keine anderen Interessenten maßgebend sind, als die des Spekulanten, kann überhaupt nicht als im Interesse der Gesamtgemeinde liegend anerkannt werden. Solche Bestrebungen verdienen keine Förderung durch die Gemeinde! In aller Übereinstimmung mit der Gemeindevertretung halte ich die Gemeinde bei diesem Unternehmen, das sie nach Lage der Gesetzgebung nicht hindern kann, das aber ihren Interessen zuwiderläuft, durchaus berechtigt, zu fordern, daß dem Unternehmer, neben den vollen Straßenbaukosten im Sinne des § 15 des Ansiedelungsgesetzes auch die sogenannten Ansiedelungsbeiträge für die politische und die Kirchengemeinden auferlegt werden, wie das ja auch bei Kolonieranlagen der Fall zu sein pflegt.

Erschwerend fällt in diesem Falle noch in das Gewicht, daß Schemann die Straße nur einseitig bebaut. Nun ist

es aber weder möglich, die Straße nur einseitig zu befestigen, noch können die Anlieger der anderen Seite, die noch nicht an Bebauung denken, zu den Lasten herangezogen werden, noch kann der Gemeinde zugemutet werden, daß sie sich durch die Ansiedelungsunternehmungen des Schemann nötigen läßt, die haben Kosten für die Befestigung einer Straße zu übernehmen, deren Herstellung nicht im öffentlichen Gemeindeinteresse, sondern im Spekulationsinteresse des Schemann liegt. Andererseits ist die Befestigung der Straße auf der bebauten Strecke schon heute ein dringendes Bedürfnis.

Vorstehende Erwägungen würden jeder gleichartigen Unternehmung und jedem Unternehmer einer solchen gegenüber Platz greifen, bei Schemann kommt aber noch seine geringe finanzielle Leistungsfähigkeit und bekannte geschäftliche Unzuverlässigkeit hinzu, die zur größten Vorsicht mahnen, damit nicht die Gemeinde in Schaden gerät.

gez. Unterschrift

Anlage 4
Auszugsweise Abschrift

aus der "Acta betr. Colonie-Anlage in Gemeinde Rünthe"
Archiv der Gemeinde Pelkum, Fach 44, Nr. 22

B e s c h l u ß
vom 15.5.1900

Auf Antrag des Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Vereins
zu Osnabrück

auf Erteilung der Genehmigung zur Anlage einer
Kolonie von 139 Arbeiterhäusern mit insgesamt
600 Wohnungen im Bezirk der politischen Gemeinde
Rünthe

hat der unterzeichnete Kreisausschuß nach vorschrifts-
mäßiger Bekanntmachung des Antrages und nach Verhandlung
mit den beteiligten Korporationen über die Regelung der
Gemeinde-, Kirchen- und Schul-Verhältnisse auf Grund der
§§ 13 ff. des Gesetzes vom 25. August 1876 beschlossen:

Die beantragte Genehmigung wird erteilt unter den
nachstehenden nach Verhandlung zwischen den Be-
teiligten festgestellten Bedingungen:

I.) Der Unternehmer verpflichtet sich für sich und seine
Rechtsnachfolger:

a) der politischen Gemeinde Rünthe gegenüber:

1. diejenigen dem Ortsarmen-Verbande Rünthe gesetz-
lich obliegenden Armen-Lasten und Kosten zu tra-
gen, welche durch die Fürsorge für solche Perso-
nen entstehen, welche von ihm infolge der An-
lage des Schachtes in Evenkamp nach Rünthe ge-
bracht sind,
2. die sämtlichen Wege, welche durch die Anlage
der Kolonie im Gebiet der Gemeinde Rünthe be-
schädigt werden, in vollkommen ordnungsmäßigen
Zustand wieder herzustellen; sowie die in der
Kolonie vorhandenen Wege mit leichtem fremdem
Fuhrwerk befahren zu lassen;

b) dem Amte Pelkum gegenüber:

Für die Wohnung und das Gehalt eines Polizeidieners aufzukommen, falls die Anstellung eines solchen für Rünthe und die benachbarten Gemeinden von den Aufsichtsbehörden verfügt werden sollte; ferner auch eine geeignete Wohnung für einen Gendarmen gegen Zahlung des Wohnungsgeldzuschusses als Miete zur Verfügung zu stellen;

c) der evangelischen Schulgemeinde Herringen und der katholischen Schulgemeinde Nordherringen gegenüber:

1. eine Abfindung von 200 Mark für jede Wohnung zu zahlen und außerdem die zu den notwendig werdenden Bauten zu Schulzwecken erforderlichen Grundstücke kosten- und lastenfrei unentgeltlich herzugeben. Die Bauplätze sind zur Verfügung zu stellen, sobald der Bau neuer Gebäude beschlossen ist und zwar in einer

Anlage 5

Auszugsweise Abschrift

Beschluß vom 3.5.1901 No. 48

Der Kreisausschuss:

R. 3. Mai 1901.

Ge. No. 2376 K.

1980

1998

An

die Harpener Bergbau-Actiengesellschaft

zu

Dortmund.

Auf den Antrag vom 29. Nov. 1900 wird der pp. gemäss §§ 18 und 19 des Ansiedelungsgesetzes vom 25. August 1876 die Genehmigung erteilt, auf den Grundstücken Flur 24 No..... der Katastralgemeinde Recklinghausen Land eine Kolonie von 83 Arbeiterwohnhäusern unter folgenden Bedingungen zu errichten:

I. Zur Regelung der Gemeinde- und Schulverhältnisse:

1. Der Gemeinde Recklinghausen Land ist für jedes 2 Familien-Arbeiterwohnhaus eine einmalige, nach der Rohbauabnahme zahlbare Abgabe von 250 Mark, für ein 4-Familienhaus von 500 Mark, für ein 6-Familienhaus von 750 Mark zu zahlen.
2. Der Landgemeinde Recklinghausen sind für den Bau je einer katholischen und einer evangelischen Schule, sowie für Lehrerwohngebäude von den dazu vorgesehenen Plätzen ungefähr 5 Morgen in bebauungsfähigem Zustand, d.h. entholzt und planiert dauernd unentgeltlich zu überlassen. Grundstücks der Gemeinde durch den Abbruch und den Wiederaufbau der Gebäude, wie überhaupt aus Anlaß der Aenderung entstehen werden. Für diesen Fall muss das neu zu überweisende Grundstück die gleiche Grösse haben und sich in jeder Weise für die Errichtung von Schulgebäuden auf demselben eignen.

3. Der Landgemeinde Recklinghausen ist in einem der Beamtenwohnhäuser eine Polizeidienerwohnung von 4 bis 5 Zimmern nebst Stall und 3 hieran angelegten Gefängniszellen dauernd kostenlos zu überweisen und dauernd kostenlos in gebrauchsfähigem und zweckdienlichen Zustande zu erhalten.
4. Die Wege in der Kolonie sind entsprechend den in der Kolonie der Bergwerksgesellschaft Hibernia in Langenbochum ausgebauten Wegen mit 8 m breiter Fahrbahn einschl. der Bordsteinrinnen chausseemässig auszubauen, mit je 3 m breiten Bürgersteinen, sowie mit Beleuchtungsanlagen nach Massgabe des Ortsstatuts betr. die Anlage von Strassen pp. bzw. der hierzu erlassenen Polizeiverordnung zu versehen; alle diese Anlagen hat die Gesellschaft dauernd ordnungsmässig zu unterhalten.
5. Die bestehenden öffentlichen Wege, soweit sie die Kolonie durchschneiden bzw. an dieselbe angrenzen, sind, wie folgt, auszubauen:
 - a. der Weg von Bruch nach Herten ist mit 8 Meter breiter Fahrbahn einschl. der Bordsteinrinnen aus Kopfsteinen und mit 3 m breitem Bürgersteige an der Seite der Kolonie zu versehen; das Umpflanzen der vorhandenen Chausseebäume hat die Gesellschaft zu bewirken. Soweit sie noch nicht besteht, ist die Beleuchtungsvorrichtung mittelst Gasleitung herzustellen.
 - b. Der Verbindungsweg zwischen den Wegen von Bruch nach Herten und von Bruch nach Stuckenbusch (auf dem anliegenden Lageplan mit B-C bezeichnet) ist planmässig 14 Meter breit auszubauen einschl. der unentgeltlichen Hergabe des nötigen Grund und Bodens und zwar mit Graben auf der nördlichen, und Bordsteinen und 3 Meter breitem Bürgersteige auf der südlichen Seite, mit 5 Meter breiter Stein-

bahn einschl. der Rinne und Baumpflanzung, sowie Beleuchtungsvorrichtung, für welch' letztere Gasleitung nicht unbedingt vorgeschrieben, doch als dringend erwünscht bezeichnet wird.

- c. Der Weg von Bruch nach Stuckenbusch ist nach obigem Profil, jedoch mit beiderseitigen Bordsteinrinnen aus Kopfsteinen und Erbreitung der vorhandenen Steinbahn auf 8 Meter, mit je 3 Meter breiten Bürgersteigen auszubauen und mit Beleuchtungsanordnung auf beiden Seiten mittelst Gasleitung zu versehen. Die Chausseebäume sind ordnungsmässig umzupflanzen.

Bei sämtlichen Wegen einschl. der Wege innerhalb der Kolonie ist die Packlage in einer Stärke von 18 ctm. aus Sandstein und die Decklage in einer Stärke von 12 ctm. aus Hochofenschlacke herzustellen.

Die Laternen auf sämtlichen Wegen, gleichviel ob für dieselben Gasbeleuchtung vorgeschrieben oder Petroleumbeleuchtung freigestellt ist, sind durchweg auf eisernen Kandelabern anzubringen. Für die Anzahl der anzubringenden Laternen ist in jedem Falle mindestens die im Ortstatut betr. Anlegung der Strassen pp. bzw. in der zugehörigen Polizeiverordnung vorgesehene Mindest-Entfernung, ebenso für die Aufstellung die dort vorgesehene Abwechselung von einer Strassenseite zur anderen anzunehmen.

II. Zur Regelung der Kirchenverhältnisse ist

1. an die katholische Kirchengemeinde Recklinghausen-Bruch eine einmalige Gesamtentschädigung von 10.000 Mark,
2. an die evangelische Kirchengemeinde Recklinghausen-Bruch ebenfalls eine einmalige Gesamtabfindung von 10.000 Mark zu zahlen.

Die Zahlung der Abfindung an die beiden Kirchengemeinden hat nach Massgabe der mit denselben getrof-

fenen Vereinbarungen zu erfolgen.

Recklinghausen, den 3. Mai 1901.

Der Kreisausschuß:

Anlage 6
Auszugsweise Abschrift

Beschluss vom 29. 1 cr. No. 83.

Der Kreisausschuss: Recklinghausen, 29. Jan. 1902.
J. No. 482 K.

An die Gewerkschaft König Ludwig

zu

König - Ludwig

bei Recklinghausen.

Auf den Antrag vom 12. Oktober 1901 wird der pp gemäss §§ 18 und 19 des Ansiedelungsgesetzes vom 25. August 1876 die Genehmigung erteilt, auf den Grundstücken der Katastralgemeinde Suderwich eine Kolonie von 50 sechsfachen Arbeiterwohnhäusern unter folgenden Bedingungen zu errichten:

I. Zur Regelung der Gemeinde- und Schulverhältnisse:

1. Die Gewerkschaft hat der Gemeinde Suderwich ein etwa 5 Morgen grosses Grundstück zu Schul- und Lehrerwohnungsbauten unentgeltlich schulden- und lastenfrei Eigentum zu überweisen, wovon der Bauplatz für die katholische Schule möglichst nahe dem geschlossenen Dorfe und zwar an der Bruchstrasse zwischen dem im Ausbau begriffenen Verbindungswege zwischen der Kreisstrasse Recklinghausen-Suderwich und der Bruchstrasse und dem Koloniewege No. I liegen muss.
2. An Stelle der kostenfreien Hergabe von Ziegelsteinen zu Schulbauten hat die Gewerkschaft eine einmalige Entschädigung von 8000 Mk geschrieben: "Achttausend Mark" nach Massgabe des eintretenden Bedürfnisses an die Gemeinde Suderwich zu zahlen.....
3. Die Gewerkschaft hat für einen Polizeibeamten an

einer noch näher zu vereinbarenden Stelle eine angemessene Wohnung zur Verfügung zu stellen, sowie drei Arrestzellen einzurichten und diese sowie die Wohnung des Polizeibeamten dauernd ordnungsmässig zu unterhalten, sowie dem Amte Recklinghausen die Aufwendungen an Gehalt für den Polizeibeamten alljährlich zu erstatten.

4. Die auf den Grundstücken der Gewerkschaft anzulegenden Privatstrassen sind nach den Bestimmungen des Ortsstatus vom 1. October 1900 und der Polizeiverordnung vom 1. December 1900 in einer ganzen Breite von 16 Metern und zwar in einer fahrbaren Breite von 8 Meter zwischen den Bordsteinen auszubauen, mit Pflasterrinnen, Bordsteinen, Baumpflanzung und Beleuchtung zu versehen und in einem guten Zustande dauernd zu erhalten. Sollten an öffentlichen Wegen Koloniehäuser errichtet werden, so hat die Gewerkschaft dafür die durch Ortsstatut vorgeschriebenen Wegebaukosten, wie jeder andere zu entrichten.
5. Die Gewerkschaft hat an die Gemeinde Suderwich für jedes sechsfache Familienwohnhaus eine einmalige Entschädigung von "Eintausend Mark", zahlbar nach der Rohbauabnahme des betreffenden Hauses zu entrichten:
.....

Anlage 7
Auszugsweise Abschrift

Der Kreisausschuß
des Landkreises Recklinghausen
G. No. 6702 K

Recklinghausen, den 19. August 1907.

A n s i e d l u n g s - G e n e h m i g u n g
=====

Der Gewerkschaft Emscher-Lippe zu Datteln wird die Ansiedlungsgenehmigung zur Errichtung von 9 Doppelwohnhäusern auf den Grundstücken Flur 18 No. 515/33, 24, 27 und Flur 19 No. 495/263 der Steuergemeinde Datteln unter folgenden Bedingungen erteilt:

Die Gewerkschaft hat:

A. zur Regelung der Gemeinde- und Schulverhältnisse:

1. der politischen Gemeinde Datteln 1200 Mk. geschrieben: Zwölfhundert Mark zu zahlen (= 75 Mk. für jede Familienwohnung),
2. den Hauptwegezug durch die geplante Beamten- und Meisterkolonie in einer Breite von 10 m (5 m Fahrbahn und 2,50 m Bürgersteige auf jeder Seite) mit Konglomeratpacklage und Konglomeratkleinschlag auszubauen, auch gepflasterte Rinnen und Bordsteine anzulegen. Die übrigen Strassen sind 8 m (5 m Fahrdamm und 1,50 m Bürgersteige auf jeder Seite) breit anzulegen und mit Kohlasche auf geringwertiger Packlage zu befestigen. Die Gewerkschaft hat die gesamten Strassen dauernd zu unterhalten und zu beleuchten. Die Häuser müssen ihre Entwässerung durch Rinnen nach dem Mühlbach zu und ferner Wasserleitungsanschluss erhalten.

B. zur Regelung der Kirchenverhältnisse:

- a. an die katholische Kirchengemeinde Datteln 800 Mark,
- b. an die evangelische Kirchengemeinde Datteln 800 Mk.
(= 50 Mark für jede Wohnung) zu zahlen.

Die Genehmigung wird von dem Nachweise der Erfüllung der

Leistung abhängig gemacht.

G r ü n d e :

Die Gewerkschaft Emscher Lippe hat die Ansiedlungsgenehmigung für insgesamt 11 Doppelwohnhäuser, die außerhalb der im Zusammenhang

Anlage 8
Auszugsweise Abschrift

Beschluß vom 25.11.1907 No. 30

Der Kreisausschuß des
Landkreises Recklinghausen
Ge No. 11142 K

R., den 25.11.1907

1. Ansiedlungsgenehmigung

Der Gewerkschaft Ewald zu Herten wird die Genehmigung zur Errichtung von 51 Vierfamilienhäusern in der Ortschaft Erckenschwick der Landgemeinde Recklinghausen auf den Grundstücken Flur 32 unter Festsetzung folgender Leistungen erteilt:

A. Zur Regelung der Gemeinde- und Schulverhältnisse:

1. an die Landgemeinde zu entrichten
2. ein den Erfordernissen der
3. die für den Bau einer vierklassigen Schule
.....
.....
.....
.. ..

8. Die dauernde Unterhaltung der Straßen, der Beleuchtung und der Kanalisation verbleibt der Unternehmerin.

Es folgen Angaben über Art und Größe der Straßen.

Anlage 9
Auszugsweise Abschrift

Beschluß vom 3.4.1908 No. 29

Recklinghausen, den 3.4.1908

1. Ansiedlungsgenehmigung

Dem Gastwirt Wilhelm Schlüter in Recklinghausen-Süd wird die Genehmigung zur Errichtung einer Ansiedlung auf dem Grundstücke Flur 27 Nr. 483/119 der Steuer-gemeinde Datteln unter der Bedingung erteilt, daß derselbe bis zum 1. Juli 1908 einen 4 m breiten, fahrbaren, zu der Ansiedlung führenden Weg anlegt.

G r ü n d e :

Anlage 10
Auszugsweise Abschrift

Beschluß vom 24.6.1908 No. 53

Der Kreisausschuß des
Landkreises Recklinghausen
Ge No. 5373 K

Recklinghausen, den 24.6.1908

1. Beschluß

Unter Bezugnahme auf die am 30. März 1908 - Ge No. 3346 K - der Gewerkschaft Emscher-Lippe erteilte Ansiedlungsgenehmigung zur Errichtung von 89 Doppelwohnhäusern mit 178 Wohnungen werden die infolge dieser Ansiedlung erforderlichen Leistungen gemäß § 17 des Ansiedlungsgesetzes vom 10.8.1904 festgesetzt, wie folgt:

- A. Die Gewerkschaft hat zur Regelung der Gemeinde- und Schulverhältnisse
1. ... an die Gemeinde Datteln zu zahlen,
 2. Als Beitrag zum Grunderwerb eines Schulgrundstücks
 3. Der Gemeinde dauernd und uneingeschränkt eine aus 4 Zimmern, Küche, Keller, Boden, Garten und Stallung bestehende Wohnung für einen Polizeibeamten, sowie 2 Arrestzellen zu überweisen und diese dauernd in ordnungsmässigem Zustande zu erhalten. Die Wohnung muß ...
 4. Wegen des Ausbaues der Wege in der Beamten- und Meisterkolonie (südlich des Waldes), wird auf die Bedingungen der Ansiedlungsgenehmigung vom 13.8.1907 verwiesen, die hiermit für die dort zu errichtenden neuen Wohnhäuser wiederholt werden.
 5. die Straßen, innerhalb der nördlich des Waldes gelegenen, vorwiegend aus Arbeiterhäusern bestehenden Kolonie - Arbeiterkolonie - sind folgendermaßen auszubauen:

die Straße (von der Castroperstr. am Walde bis zum nordöstlichen Ende der Kolonie) und die D-Straße (von der Kastorgelstraße am Mühlbach bis zur I-Straße sind in einer Breite von 7,50 m, wovon je 75 cm auf beiderseitige Rinnen aus Kopfsteinpflaster auf Sandbettung entfallen, chausseemässig auszubauen. - Anm. Es folgen detaillierte Auflagen bezügl. der Chausseierung. -

6. Die B- und F.-straße des Planes erhalten eine Breite von 6 m, die A-C-E-G-H-strasse eine solche von 5 m. Die Straßen sind chausseemässig, - nicht als Ascheweg - auszubauen und mit beiderseitigen, 75 cm breiten Kopfsteinrinnen zu versehen.
7. Sämtliche Wohnhäuser erhalten
8. Die Unterhaltung der Straßen verbleibt dauernd der Unternehmerin.
9. Sämtliche Straßen sind seitens der Unternehmerin mit elektrischem Licht oder mit Gasglühlicht ordnungsmässig dauernd zu beleuchten. Bei Streitigkeiten über die Ordnungsmäßigkeit entscheidet endgültig der königl. Landrat des Landkr. R'hausen.
10. Die Arbeiterkolonie ist mit einer, von der Gemeinde und der Landespolizeibehörde zu genehmigenden Kanalisationsanlage auf Kosten der Unternehmerin zu versehen.

Anlage 11
Auszugsweise Abschrift

Beschluß vom 28.11.1908 No. 12

Kreisausschuß des
Landkreises Recklinghausen
Ge No. 12468 K

Rg, den 28.11.1908

B e s c h e i d

Unter Bezugnahme auf die der Gewerkschaft Emscher-Lippe zu Datteln am 5.10.1908 - Ge No. 11135 K - erteilte Ansiedlungsgenehmigung zur Errichtung von 75 Doppelwohnhäusern mit 150 Wohnungen werden die infolge dieser Ansiedlungen erforderlichen Leistungen gemäss § 17 des Gesetzes vom 10.8.1904 festgesetzt, wie folgt:

A. Die Gewerkschaft hat zur Regelung der Gemeinde- und Schulverhältnisse:

1. für 148 Wohnungen für Bergarbeiter je 100,-- M = 14.800,-- M, wörtl. pp. an die Gemeinde Datteln zu zahlen, fällig, fällig bei dem Gebrauchtnehmen,
2. als Beitrag zum Erwerb eines Schulgrundstücks derselben Gemeinde 6.000,- M, wörtlich pp. zu zahlen, ferner die zum Bau einer dreiklassigen Schule erforderlichen Ziegelsteine frei Baustelle der Gemeinde unentgeltlich zu liefern
3. die Straßen innerhalb der jetzt genehmigten Ansiedlung sind dem vorgelegten Plane entsprechend in derselben Weise auszubauen, wie dies unter in 24.6. 1908 Ge No. 5373 K für den bereits fertiggestellten Teil der Ansiedlungen festgelegt ist.
4. Sämtliche Wohnhäuser
5. die Unterhaltung der Straßen verbleibt dauernd der Unternehmerin.

6. Sämtliche Straßen sind seitens der Unternehmerin mit elektrischem Licht oder mit Gasglühlicht ordnungsmässig dauernd zu beleuchten.

Bei Streitigkeiten

7. Die Ansiedlungen sind mit einer, von der Gemeinde und der Landespolizeibehörde zu genehmigenden Kanalisationsanlage auf Kosten der Unternehmerin zu versehen

8. die Straßen und Wohnhäuser sind von der Unternehmerin mit Wasserleitung, die Straßen auch mit den nötigen Feuerlöschhydranten zu versehen.

- B. Zur Regelung der kirchlichen Verhältnisse hat die Unternehmerin für

11.100 M zu zahlen an

a)

b)

Anlage 12
Auszugsweise Abschrift

Beschluß vom 3./4. 1909 No. 59.

Der Kreisausschuß des
Landkreises Recklinghausen

R., den ...

G. No. 1839 K.

1. B e s c h l u s s .

Unter Bezugnahme auf die unter dem 25. Januar 1909 G. No. 861 K erteilte Ansiedlungsgenehmigung zur Errichtung von 50 Vierfamilienhäusern auf den Grundstücken der Katastergemeinde Datteln (Bauerschaft Rapen) werden die zur Regelung der Gemeinde-, Kirchen- und Schulverhältnisse erforderlichen Leistungen der Unternehmerin gemäss § 17 des Ansiedlungsgesetzes festgesetzt wie folgt.

A. Für die politische Gemeinde Datteln.

I. Die Unternehmerin hat

V. Die Regelung der Wegeverhältnisse erfolgt in nachstehender Weise:

1. Die Wittlohstrasse (von der Kreisstrasse Datteln - Erkenschwick bis zum Gehöft Gössling) wird von der Landgemeinde Recklinghausen und von der Gemeinde Datteln ausgebaut und zwar in einer Kronenbreite von 8,50 m mit beiderseitigen Gräben, mit einer 4,5 m breiten, auf der Mitte der Strasse anzulegenden Steinbahn von einer 18 cm hohen, fest verzwickten, gut gedichteten und abgewalzten Packlage aus Ruhrkohlendstein oder aus einem gleichwertigen Steinmaterial und aus einem 12 cm hohen, ordnungsmässig eingewalzten, mit Sand abgedecktem Basaltkleinschlag, so, wie Chausseen sonst von den Gemeinden ausgebaut zu werden pflegen. Die Kosten des

Ausbaues hat die Unternehmerin den Gemeinden unverzinslich so lange vorzuschüssen, bis sie durch Anliegerbeiträge wieder eingezogen werden können. Die Kosten der Unterhaltung der Strasse tragen die Gemeinden; die Kosten der Beleuchtung durch elektrisches Licht trägt die Unternehmerin, sobald und solange sie mit Rücksicht auf den durch die Ansiedlung hervorgerufenen Verkehr im Interesse der Sicherheit erforderlich ist.

Wird die Beleuchtung nicht mehr durch die Ansiedlung allein bedingt, so fällt diese Verpflichtung der Unternehmerin fort.

4. Die Strasse d (Verbindung der Wittlohstrasse mit der Strasse c) ist auszubauen wie die Wittlohstrasse, jedoch mit beiderseitigen Bürgersteigen von 2,50 m und beiderseitigen Pflasterrinnen
5. Die Kosten des Ausbaues und der dauernden Unterhaltung der Strassen zu 2, 3 und 4 sowie ihrer Beleuchtung mit elektrischem Licht verbleiben der Unternehmerin, ebenso die Kosten der von der Landespolizei zu genehmigenden Kanalisation dieser Straßen, an welche sämtliche Häuser anzuschließen sind

Sollte die Gemeinde Datteln zur Übernahme der Straßen gewillt sein, so hat die Unternehmerin die Straßenflächen unentgeltlich aufzulassen, wohingegen dann die Unterhaltung auf die Gemeinde übergeht.

B. Zur Regelung der Kirchenverhältnisse:

G r ü n d e :

Im einzelnen ist folgendes auszuführen:

2. Was die Wege anlangt, so muß die die Grenze zwischen der Gemeinde Recklinghausen Land und Datteln bildende Wittlohstrasse wegen des von der Kolonie zu erwartenden

Verkehrs nunmehr chausseemässig ausgebaut werden, zumal die Wittlohstrasse die einzige Verbindung der Kolonie mit der geschlossenen Ortschaft Erkenschwick bildet. Da der Ausbau zur Zeit nur durch die Kolonie verursacht wird, erschien es geboten, daß die Unternehmerin die Kosten des Ausbaues solange vorschleßt und soweit, bis diese in Form von Anliegerbeiträgen bei den beteiligten Gemeinden wieder eingehen. Solange nur der Kolonieverkehr eine Beleuchtung der Wittlohstrasse bedingt, hat die Unternehmerin die Kosten zu tragen. Dem Wunsche der Unternehmerin, ihr nicht die chausseemässige Befestigung der Strassen a, b, c, d, aufzugeben, vielmehr die Befestigung mit einer Aschedecke zu gestatten, konnte bei der Zahl der an ihnen geplanten Häuser und des dadurch zu erwartenden Verkehrs nicht stattgegeben werden. Es mußte ihr auch die dauernde Unterhaltung dieser 4 Strassen auferlegt werden, denn sie bilden einen wesentlichen Teil der Ansiedlung und sind keine Straßen im Sinne der Ortspolizeiverordnung von Datteln, vom 23. August 1901. Der Gemeinde kann, da der Ausbau den ortsstatutarischen Anforderungen nicht entspricht, nicht zugemutet werden, diese Straßen in dauernde Unterhaltung zu nehmen, auch nicht etwa, nachdem die Unterhaltung während dreier oder fünf Jahre seitens der Antragstellerin bewirkt worden ist. Wenn der Bezirksausschuß in Münster in Sachen der Kolonie Auguste Victoria in seinem Beschluß vom 11. Dezember 1908 G. No. 5806 IV den gleichen, bei ähnlicher Sachlage vertretenen Standpunkt des Kreisausschusses nicht gebilligt, die Unterhaltung vielmehr nach Ablauf von 5 Jahren der Gemeinde auferlegt hat, so konnte sich der Kreisausschuß nach nochmaliger Prüfung dieser Auffassung nicht anschließen, da der Gemeinde alsdann die Uebernahme von Strassen aufgegeben würde, die möglicherweise gegen ihren Willen, gegen den von ihr beabsichtigten Bebauungsplan, gegen die Bestimmungen der einschlägigen Polizeiverordnung und gegen ihr Ortsgesetz errichtet werden und möglicherweise wegen ihrer Lage und der Art ihres Ausbaues

besondere Opfer der Gemeinde verlangen. - Sollten die Straßen c und d künftig von der Gemeinde auf deren Wunsch übernommen werden, so geht selbstverständlich mit der Uebereignung auch die Unterhaltung auf die Gemeinde über.....

Anlage 13

A b s c h r i f t

Der Kreisausschuß des
Landkreises Recklinghausen

Recklinghausen, den 30.4.1910

1. Ansiedlungs-Genehmigung

Der Bergwerksgesellschaft Trier zu Holsterhausen wird die Ansiedlungs-Genehmigung zur Errichtung von 430 Wohnungen auf den Grundstücken Flur 2 No. der Kataster-gemeinde Holsterhausen mit der Maßgabe erteilt, daß die Regelung der Gemeinde- Schul- und Kirchenverhältnisse gem. § 17 des Ges. vom 10. 8. 1904 einem besonderen Bescheide vorbehalten bleibt.

Namens des Kreisausschusses

Der Vorsitzende

Nachfolgend ergibt sich als Auszug aus dem Protokoll vom 27. Okt. 1911

Anlage 14
A u s z u g

aus dem Protokoll vom 27. Oktober 1911.

Zu lfd. Nu 38.

Ansiedlung der Bergwerksgesellschaft
Trier (: 430 Wohnungen:) in der Ge-
meinde Holsterhausen.

Genehmigt mit folgenden Auflagen:

a) für die politische Gemeinde:

- 1.) für jede Wohnung eine Barabfindung von 100 M, zahlbar bei der Gebrauchsabnahme,
- 2.) unentgeltliche Überweisung eines 2 Morgen großen Schulbaugrundstücks und Lieferung der für 10 Schulklassen einschl. Lehrerwohnungen und Nebengebäuden erforderlichen Steine (:Kalksandsteine:) frei Baustelle,
- 3.) unentgeltliche Überweisung und dauernde Unterhaltung einer Polizeisergeantenwohnung und 2er Arrestzellen,
- 4.) der Gemeindeweg Dorsten-Rhade ist von der Zeche chausseemäßig mit 18 cm Packlage aus Sandstein und 12 cm Decklage aus Basalt auszubauen und zwar, soweit Häuser an ihm errichtet werden, in 7,50 m Breite mit beiderseitigen Pflasterrinnen von je 75 cm Breite, im übrigen als Chaussee mit einer 4,50 m breiten Steinbahn von der gleichen Beschaffenheit.
Soweit die Zeche nur einseitig Wegeanlieger ist, sind ihr die von Dritten einzuziehenden Anliegerbeiträge zu erstatten.
Die dauernde Unterhaltung und Beleuchtung dieses Weges obliegt der Gemeinde.
- 5.) Die Koloniestraßen a, b, c, d sind mit 12 cm Sandstein-

packlage und 8cm breiten beiderseitigen Pflaster-
rinnen und mit beiderseitigen je 2,15 m breiten be-
festigten Fußsteigen auszubauen.

- 6.) Die übrigen Koloniestraßen sind in gleicher Weise in
einer Breite von 5 m einschliesslich der beiderseitigen
Pflasterrinnen von je 60 cm auszubauen.
- 7.) Sämtliche Koloniestraßen sind von der Zeche dauernd
zu unterhalten und ordnungsmässig mit elektrischem,
Gas- oder einem anderen gleichwertigen Licht zu be-
leuchten. Im Streitfall entscheidet endgültig der
Landrat.

Sofern der Weg d öffentlicher Weg bleibt, unterliegt
er der Unterhaltung der Gemeinde.

- 8.) Die Koloniehäuser sind durch eine unterirdische Ka-
nalisation nach den Anforderungen der Landespolizei-
behörde zu entwässern.

b. für die kath. und evgl. Kirchengemeinde:

Unentgeltliche Überweisung eines je 2 Morgen großen Grund-
stücks oder statt dessen eine Barvergütung von je 4000 M.,
sowie für jede Wohnung eine Barabfindung von je 75 M. zahl-
bar bei der Gebrauchsabnahme.

gez. Unterschriften

Anlage 15
A b s c h r i f t

J No. 18191

Datteln, den 21. Oktober 1910.

Beschwerde der Gewerkschaft Emscher-
Lippe in Datteln gegen den Beschluss
des Kreisausschuss in Recklinghausen
vom 26. September 1910.

2 Anlagen.

In dem uns am 8. d. Mts. zugestellten
Beschuß des Kreisausschuss des Land-
kreis Recklinghausen vom 26. September
1910 - G.N. 2022 K III-, betreffend die
Ansiedelungsgenehmigung für 18 Wohnungen
für Angestellte und 281 Wohnungen für
Arbeiter in der Gemeinde Datteln, ist
unter A Ziffer 5 die Auflage gemacht,
daß innerhalb des Ansiedelungsgebiets
die Straßen in gleicher Weise auszubauen
sind, wie dies zu A 6 des Beschluss vom
24. Juni 1908 - G No. 5373 K - verlangt
ist. Dieser Beschuß betrifft 178 Arbei-
terwohnungen, an die sich die infrage ste-
hende Ansiedlung anschließt. Er ist im
Auszug beigelegt.

Danach sind die Wege in dem neuen An-
siedelungsgebiet chausseemässig auszu-
bauen, während von uns unter Zustimmung
der Gemeindeverwaltung Aschewege vorge-
sehen sind.

Gegen die Auflage unter A Ziffer 5 des
Beschuß vom 26. September cr. erheben
wir aufgrund § 18 des Gesetzes vom 10.
August 1904, betreffend die Gründung
neuer Ansiedelungen, Beschwerde mit dem
Antrag, daß die Herstellung von Asche-
wegen zugelassen wird.

An den

Bezirksausschuß

M ü n s t e r i/W.

=====

Die Ansiedelung besteht - abgesehen von den Wohnungen für Angestellte - aus 1 1/2 stöckigen Häusern. Sie sind in offener Bauweise, in weitem Abstand von einander errichtet. Jedes Haus enthält 2 Wohnungen. Die Straßen sind 5 - 6 m breit und stehen in unserem Eigentum.

Die Forderung auf chausseemässigen Ausbau der Wege wird in dem Beschluß damit begründet, daß zur Herstellung und Unterhaltung von Aschewegen durchweg mangelhafte Asche verwandt wird und sie daher bald unter dem Fuhrwerk und der Witterung leiden.

Aus der Begründung ist zu entnehmen, daß Aschewege nicht an sich verworfen werden, sondern nur in dem Fall, daß mangelhaftes Material dazu verwendet wird. In dem Beschluß wird also von vornherein unterstellt, daß wir bei Anlage der Aschewege nicht einwandfreie Asche benutzen würden. Diese Unterstellung ist durch nichts gerechtfertigt. Die Wege sind dauernd von uns zu unterhalten; es widerspricht daher schon dem eigenen Interesse, schlechtes Material zu verwenden, da dann die Unterhaltungskosten unverhältnismässig hoch werden würden. Wir übernehmen zudem die Verpflichtung, daß die Wege nur aus ausgebrannter, reiner, von fremden Beimischungen freier Asche hergestellt werden.

Für die Beurteilung der Wahl des Wegeausbaues ist zu berücksichtigen, daß die Wege nicht dem öffentlichen Verkehr dienen. Sie stehen für den Verkehr lediglich soweit offen, als es das Bedürfnis der Koloniebewohner erfordert. Die Wege werden daher nur von leichteren Fuhrwerken befahren, durch die den Bewohnern Lebensbedürfnisse zugeführt werden.

Schwereres Fuhrwerk kommt nur bei Umzügen - also in verhältnismässig wenigen Fällen - auf die Wege. Ihre Belastung ist daher eine geringe. Für solche Zwecke genügen gut ausgeführte Aschewege; ein öffentliches Interesse für die Forderung auf chausseemässigen Ausbau der Wege liegt nicht vor.

Diese Forderung ist für uns mit hohen Mehrausgaben verknüpft. In dem bereits ausgebauten Teil unserer Arbeiterkolonie, in dem die Wege chaussiert sind, berechnen sich die Wegekosten auf 1 Wohnung auf rd. 200,-- M. Der hohe Betrag ist bedingt durch die offene Bauweise der Häuser, die zur Folge hat, dass auf 1 Wohnung eine Wegelänge von 6 - 8 m entfällt.

Bei Anlage von Aschewegen werden sich die Wegekosten auf 1 Wohnung zu 60 - 70 M stellen.

Die Mehrbelastung durch die Forderung des chausseemässigen Ausbaues der Wege ist daher wesentlich.. Sie würde um so drückender empfunden werden, als sie zum grossen Teil durch die im Interesse der Arbeiter gewählte, aber sehr kostspielige Bauweise (Kleinwohnungen) hervorgerufen würde.

In dem Beschluss wird zur Begründung auch hingewiesen, auf die Erfahrung, die der Kreisausschuß bei Besichtigung verschiedener Kolonien der Firma Krupp in Essen gemacht hat. Demgegenüber ist anzuführen, daß in der ausgedehnten Arbeiterkolonie der der Firma Krupp gehörigen Zeche Hannover in Hordel Kreis Bochum nur Aschewege angelegt sind und diese in vollem Maass ihrem Zweck genügen, und daß auch in dem noch im Bau begriffenen Teil dieser Kolonie die Wege nur mit Asche befestigt werden.

In dem Beschluß ist weiter erwähnt, daß der Gewerkschaft Ewald die Anlegung von Aschewege in der Arbeiterkolonie in Rapen gestattet ist. Dort sind die Wegeverhältnisse weit ungünstiger, als in unserer Kolonie, da die Wege ein starkes Gefälle haben und mit Rücksicht auf die engere Bebauung noch lebhafteren Verkehr haben werden. Es liegt daher jedenfalls kein Grund vor, daß an dem Wegeausbau in unserer Kolonie weitergehende Anforderungen gestellt werden.

Unseres Wissens ist außerdem auch der Gewerkschaft Auguste Viktoria in Hüls in der Beschwerdeinstanz zu-

gestanden, daß die Wege in der Arbeiterkolonie aus Asche hergestellt werden.

Aus den vorgebrachten Gründen bitten wir, entgegen dem Beschluß des Kreisausschuss zuzulassen, daß die Wege in der Kolonie in Asche ausgeführt werden.

Gewerkschaft
Emscher-Lippe

gez. Unterschrift

Anlage 16
A b s c h r i f t

Anlage 1

A u s z u g

aus dem Beschluß des Kreisausschusses des Landkreises
Recklinghausen vom 26. 9. 1910.

Unter Bezugnahme auf die der Gewerkschaft Emscher-Lippe
in Datteln am 10.11.1909, 3. 2. und 26. 3. 1910 erteilten
Ansiedlungsgenehmigungen für insgesamt 18 Wohnungen für
Angestellte, Beamte und Steiger, sowie für insgesamt 281
Wohnungen für Arbeiter werden die infolge dieser Ansied-
lungen erforderlichen Leistungen gemäss § 17 des Gesetzes
vom 10.8.1904 festgesetzt, wie folgt:

A. Zur Regelung der Gemeinde- und Schulverhältnisse hat
Antragstellerin:

5. Die Straßen in der im Plan vorgesehenen Breite mit
60 cm breiten Pflasterrinnen in gleicher Weise aus-
zubauen, wie dies zu A 6 des bezeichneten Be-
schlusses verlangt ist.

G r ü n d e :

Der von der Antragstellerin gestellte Antrag, ihr
die Anlage von Aschewegen - anstelle der bisher geforder-
ten Chausseierung der Wege - zu gestatten, mußte abgelehnt
werden., so führte doch die langjährige Erfahrung
des Kreisausschusses, die er gerade mit Aschewegen in den
Zechenkolonien gemacht hat, zu der Forderung, daß die Wege

von vornherein chaussiert werden. Zur Herstellung und Unterhaltung von Aschewegen wird durchweg mangelhafte Asche verwandt. Sie leiden daher sehr bald Die Polizeibehörde ist auf die ordnungsmäßige Unterhaltung ohne Einfluß, da es sich nicht um öffentliche, sondern um Privatwege handelt. Diese vom Kreisausschuß in anderen Kolonien gemachte Erfahrung hat sich auch bestätigt bei Besichtigung verschiedener Kolonien der

Verlangt wird nur eine chausseemässige Befestigung, wie in dem alten Teil der Kolonie, nicht aber der Ausbau nach den für Provinzial- oder Kreischausseen bestehenden Grundsätzen.

Anlage 17
A b s c h r i f t.

Der Amtmann.
J. Nr. 2179 B.

Datteln, den 16. Mai 1911.

Betrifft Beschwerdesache der Gewerkschaft
Emscher Lippe in Datteln.

Verfügung vom 8. Mai 1911 G. Nr. 595 IV c.

Die Gemeinde Datteln hat bisher Wege, deren örtliche Lage und Inanspruchnahme den in Rede stehenden Koloniewegen entspricht, nicht aufzuweisen. Ein Vergleich ist meines Erachtens auch nicht gut möglich, weil die Gemeindewege sämtlich als öffentliche Wege dem Verkehr übergeben sind und die Koloniewege als Privatwege der Gewerkschaft Emscher Lippe von dieser nur für einen beschränkten Verkehr hergegeben werden, so daß die Beanspruchung der Fahrbahnen bei Weitem nicht die ist wie bei denen der öffentlichen Kommunalwege.

Eine Uebersichtskarte des Dorfes Datteln und der Kolonie Emscher-Lippe ist beigelegt.

gez. v. Bülow.

An den Bezirksausschuss in Münster i/W.

Anlage 18

A b s c h r i f t

Beschluß vom 20.8.1913 No. 38 des Protokolls

Ge No. 2682 K

Recklinghausen, den 24.8.1913

1.) Ansiedlungsgenehmigung

Dem Architekten Johann Rohs in Wulfen wird die Ansiedlungsgenehmigung zur Errichtung eines Wohnhauses auf dem Grundstück Flur 2 No. 817/133 und 818/133 der Steuergemeinde Hervest unter der Bedingung erteilt, daß er zur Regelung der Gemeinde- Kirchen- und Schulverhältnisse als einmalige Abfindung zu zahlen hat:

- a. an die politische Gemeinde Hervest 150,- M,
- b. 1. an die kath. Kirchengemeinde Hervest 60,- M,
2. an die evangelische Kirchengemeinde Dorsten 60,- M.

Die Ansiedlungsgenehmigung wird vom Nachweise der Erfüllung der Leistungen abhängig gemacht.

Der Kreisausschuß

Anlage 19
A b s c h r i f t

Der Kreisausschuß des
Landkreises Recklinghausen
G. No 2159 K III.

Recklinghausen, den 25. Sept. 1913.

Ansiedlungsgenehmigung.

Der Essener Allgemeinen Baugesellschaft, eingetragene Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Essen an der Ruhr wird die Ansiedlungsgenehmigung zur Errichtung von 250 Wohnhäusern mit 450 Wohnungen auf den Grundstücken Flur 22 No. 15, 452/(2)211, 6/4, 6/3, 6/5, 6/6, 6/7, 7/1, 1/2, 7/3, 14, 362/6, 361/6, 10/1, 10/2, 11, 12 und Flur 18 No. 2, 362/3 und 363/3 der Steuergemeinde Datteln erteilt.

Zur Regelung der Gemeinde-, Kirchen- und Schulverhältnisse gemäss § 17 des Gesetzes vom 10. August 1904 hat Unternehmerin folgende Leistungen zu erfüllen:

A. Zur Regelung der Gemeinde- und Schulverhältnisse

hat Unternehmerin:

1. der Gemeinde Datteln eine Barabfindung zu zahlen, die für jede Wohnung in Zweifamilienhäusern 100 M, wörtlich - einhundert Mark, und für jede in Vier- oder Mehrfamilienhäusern einzurichtende Wohnung 125 M, wörtlich - einhundertfünfundzwanzig Mark beträgt;
2. der Gemeinde Datteln Schulbauplätze von 21/2 Morgen Größe, welche in der Nähe der Ansiedlungen an einer ausgebauten Straße belegen sein und den Anforderungen der königlichen Schulaufsichtsbehörde entsprechen müssen, kosten- und lastenfrei zu übereignen.

3. der Gemeinde Datteln die zum Bau von 12 Schulklassen nebst den sonst üblichen Lehrerwohnungen und Nebengebäuden erforderlichen Ziegelsteine frei Baustelle anzuliefern oder anstelle der Ziegelsteine eine Barabfindung von je 25 M für 1000 Ziegelsteine zu gewähren, wobei die Gemeinde jedoch nur jedesmal die Ueberweisung von so viel Ziegelsteinen oder eines entsprechenden Betrages fordern kann, als der Bau der von der Schulaufsichtsbehörde als notwendig bezeichneten Schulgebäude verlangt;
4. der Gemeinde Datteln dauernd und uneingeschränkt eine aus 4 Zimmern, Küche, Keller, Bodenraum, Garten und Stallung bestehende Wohnung für einen Polizeisergeanten, sowie zwei, den polizeilichen Anforderungen entsprechende Arrestzellen unentgeltlich zu überweisen und dauernd zu unterhalten; die Wohnung muß einen besonderen Eingang vom Flur haben und darf nicht in einem von Arbeitern bewohnten Hause liegen;
5. die Straßen innerhalb der Kolonie nach folgenden Grundsätzen auszubauen:
 - a) die durch die Kolonie führende Hauptstraße d.i. der von der Kastroperstraße in westlicher Richtung auf die Dahlstraße verlaufende Verbindungsweg ist 10 m breit anzulegen und mit beiderseitigen Bordsteinen zu versehen; innerhalb der letzteren ist die Fahrbahn mit Einschluß von je 60 cm breiten Kopfsteinrinnen als Kunststraße mit 18 cm Packlage aus Ruhrkohlensandstein und 12 cm Packlage aus Basaltkleinschlag chausseemässig zu befestigen; zu beiden Seiten der Straße sind 2 m breite Bürgersteige anzulegen, welche mit einer, im abgewalzten Zustande 10 cm dicken Ascheschicht zu befestigen sind; die Häuser zu beiden Seiten der Straße erhalten 3 - 5 m breite Vorgärten;

- b) die übrigen Straßen innerhalb der Kolonie erhalten eine mindestens 5 m breite Fahrbahn, die chausseemässig herzustellen ist mit einer 12 cm starken, aus Ruhrkohlensandstein bestehenden Packlageschicht und einer 8 cm starken Deckschicht, welche letztere aus Basalt oder gutem Kies aufzubringen ist; weiterhin erhalten die Straßen an beiden Seiten je 60 cm breite Kopfsteinrinnen und je mindestens 1,50 m breite Bürgersteige; die im allgemeinen beiderseits vor den Häusern anzulegenden Vorgärten erhalten eine Breite von 3-5 m; dort, wo Vorgärten nicht vorgesehen sind, müssen die Bürgersteige um 1,50 m verbreitert werden, sodaß in diesem Falle die Bürgersteigbreite 3 m beträgt;
6. die Straßen sind sämtlich von der Unternehmerin dauernd ordnungsmässig zu unterhalten; mit einer, den landespolizeilichen Anforderungen entsprechenden Kanalisation zu versehen und mit elektrischem, oder einem diesem gleichwertigen Licht ordnungsmässig zu beleuchten; im Streitfalle entscheidet über die Ordnungsmässigkeit der Königlich Landrat des Landkreises Recklinghausen endgültig.

B. Zur Regelung der Kirchenverhältnisse

hat Unternehmerin sowohl der katholischen Kirchengemeinde Datteln, als auch der evangelischen Kirchengemeinde Waltrop-Datteln für jede Wohnung eine Barabfindung von 75 M, wörtlich: fünfundsiebzig Mark zu zahlen.

Die Ansiedlungsgenehmigung wird von dem Nachweise der Erfüllung der Barleistungen, sowie von der Gestellung einer Sicherheit für Erfüllung der übrigen Leistungen von 137 .M. für jede Wohnung abhängig gemacht.

Die Sicherheitsleistung ist, wie folgt, ermittelt:
Rechnungsmäßiger Wert:

- a) der Gestellung der angeforderten Ziegelsteine für
die Wohnung..... 32 M,
 - b) für Gestellung einer Polizeisergeantenwohnung
mit 2 Arrestzellen für jede Wohnung..... 30 M,
 - c) für Anlegung und Unterhaltung von Straßen und
einer Kanalisation für jede Wohnung..... 75 M
- = 137 M.

G r ü n d e :

Die Essener Allgemeine Baugesellschaft, e.G.m.b.H. in Essen hat die Ansiedlungsgenehmigung für 250 Wohnhäuser mit 450 Wohnungen nachgesucht. Das Baugelände liegt in der Bauerschaft Hagen, Gemeinde Datteln, unweit der Schachtanlage Emscher Lippe. Das Unternehmen ist öffentlich bekannt gemacht, und sind der Gemeindevorstand und die Vorstände der beteiligten Kirchengemeinden von dem Antrage in Kenntnis gesetzt worden. -

Es war, wie geschehen, zu beschließen.

Daß durch die Ansiedlung von 450 Familien eine wesentliche Änderung der öffentlichen Verhältnisse eintritt, bedarf keiner Erörterung.

Die unter A und B eingangs festgesetzten Barleistungen entsprechen den auf Grund langjähriger Erfahrung des Kreisausschusses ermittelten und allgemein angewendeten Sätzen. - Die Festsetzung unter A 2 ist unter Zugrundelegung von 12 Schulklassen getroffen worden. Die Notwendigkeit der letzteren ist wie folgt ermittelt: Aus einer Familie ist durchschnittlich mit 1 1/2 Schulkind zu rechnen, für 60 Schulkinder ist eine Klasse notwendig; hiernach ergibt sich folgende Rechnung: $1\frac{1}{2} \cdot 450 = 675$: $60 = \text{rd. } 12$ Klassen. - Die Festsetzungen unter A 3 bis 6 halten sich im Rahmen der auch für die in der Gemeinde Datteln sonst üblichen Auflagen.

I. V.

gez. Von Wentzel,
Regierungs-Assessor.

Anlage 2o
Auszugsweise Abschrift

der Ansiedlungsgenehmigung vom 26.9.1913
sowie Beschluß vom 29.12.1913

Recklinghausen, den 26.9.1913

1. Ansiedlungsgenehmigung.

Der Gewerkschaft Fürst Leopold in Hervest-Dorsten wird
die Ansiedlungsgenehmigung zur Errichtung von

52 Wohnhäusern mit 64 Wohnungen für Beamte und
48o Wohnhäusern mit 65o Wohnungen für Arbeiter, sowie

- | | |
|---------------------|-------------------------|
| 1 Konsumgebäude) | |
| 1 Metzgereigebäude) | zu denen auch Wohnungen |
| 1 Bäckereigebäude) | eingerichtet werden |
| 1 Friseurgeschäft) | sollen, |

4 Geschäftshäusern, die vorläufig Wohnzwecken dienen
sollen, auf den Grundstücken Flur 3 No. 1185/(1) 1o4,
1o2/1, 1255/(1) 473, 472/1; 1o45/(1) 9o, 446/1, 445/1
und 89/1 der Steuergemeinde Hervest erteilt.

Die Festsetzung besonderer Leistungen zur Regelung
der Gemeinde- Kirchen- und Schulverhältnisse gemäss
§ 17 des Gesetzes vom 1o.8.19o4 bleibt einem beson-
deren Bescheide vorbehalten.

Namens des Kreisausschusses

Der Vorsitzende

Anlage 21
A b s c h r i f t

A u s z u g

aus dem Kreisausschußprotokoll vom 29. Dezember 1913.

Zu No. 57 der Tagesordnung:

Ansiedlung der Gewerkschaft
"Fürst Leopold" zu Hervest mit
480 Arbeiterwohnhäusern für 650
Familienwohnungen.

Es werden folgende Leistungen festgesetzt:

a) Zur Regelung der Gemeindeverhältnisse:

- 1) eine Barabfindung von 100 M für jede Wohnung in einem Ein- und Zweifamilienhause und von 125 M für jede Wohnung in einem Drei- und Mehrfamilienhause, zahlbar bei der Gebrauchsabnahme eines jeden Hauses,
- 2) unentgeltliche Übereignung eines 1 Morgen großen Grundstücks für eine evangelische Schule und eines 1 1/2 Morgen großen Grundstücks für eine katholische Schule oder statt dessen eine Barvergütung von 4000 M für den Morgen,
- 3) unentgeltliche Lieferung der zum Bau von 16 Schulklassen nebst den erforderlichen Lehrerwohnungen und Nebenanlagen nötigen Ziegelsteine frei Baustelle oder statt dessen eine Barvergütung von 25 M für je 1000 Ziegelsteine,
- 4) unentgeltliche Überweisung und dauernde Unterhaltung von 2 je aus Küche, 4 Zimmern und Nebenräumen nebst kleinem Garten bestehende Polizeisergeantenwohnungen (nicht in einem Arbeiterhause) sowie von 3 Arrestzellen,
- 5) die Kaiserstraße, die Straße am Harsewinkel und die ... erhalten je eine Breite von 15,50 m, wovon 9,50 m einschließlich beiderseitiger 60 cm breiter Pflastergrinnen auf die beiderseits mit Bordsteinen einzufassende Fahrbahn und

je 3 m auf die beiderseitigen Bürgersteige entfallen, vorbehaltlich der zwischen der Gemeinde und der Unternehmerin auf jederzeitigen Widerruf getroffenen Vereinbarung, einen Teil des Bürgersteiges der Kaiserstraße zu Vorgartenzwecken zu verwenden. Die Fahrbahn ist mit 18 cm Packlage aus Ruhrkohlensandstein und 12 cm Decklage aus gleichem Material, oder guter Hochofenschlacke oder Kies- beides in abgewalztem Zustande gemessen - zu versehen; die Bürgersteige erhalten eine 10 cm starke Aschedecke.

Der Ausbau dieser 3 Straßen erfolgt durch die Gemeinde, der die Unternehmerin die Baukosten unverzinslich vorzuschießen hat. Die von Dritten zuerhebenden und eingehenden Anliegerbeiträge hat die Gemeinde der Unternehmerin zu überweisen.

Diese 3 Straßen gehen sofort in das Eigentum der Gemeinde über.

Die Kaiserstraße ist, soweit die Unternehmerin beiderseits Anliegerin ist, dauernd, im übrigen ebenso wie die Straße am Harsewinkel und die Oststraße während der ersten 5 Jahre nach ihrer Fertigstellung von der Unternehmerin ordnungsmässig zu unterhalten, während nach Ablauf dieses Zeitraums die Unterhaltungspflicht auf die Gemeinde übergeht.

6. Die Verbindungsstraße zwischen der Kaiserstraße und Wasserstraße erhält eine Breite von 12 m, wovon 7 m auf die Fahrbahn einschl. beiderseitiger Pflasterrinnen von je 60 cm Breite und je 2,50 m auf die mit Bordsteinen zu versehenen Bürgersteige entfallen.

Diese Straße ist von der Unternehmerin in gleicher Weise wie die unter lfd. No. 5 aufgeführten Straßen auszubauen und dauernd ordnungsmässig zu unterhalten.

7. Die Straßen C und F erhalten eine Breite von je 10 m, und zwar 6 m Fahrbahn einschl. beiderseitiger 60 cm breiter Pflasterrinnen, und mit Bordsteinen zu versehen-

de Bürgersteige von je 2 m Breite; die Straßen A, B, D, G, J und L werden je 9 m breit, wovon 6 m auf die Fahrbahn einschliesslich beiderseitiger Pflasterrinnen von 60 cm Breite und je 1,50 m auf die ebenfalls mit Bordsteinen zu versehenen Bürgersteige entfallen; die Straßen H, E und K sowie die übrigen kleinen Zuwege und Heckenwege erhalten nur eine Fahrbahn in einer (einschl. beiderseitiger Pflasterrinnen von je 60 cm) Breite von 5 m ohne Bürgersteige.

Der Ausbau der Fahrbahn dieser sämtlichen Straßen erfolgt mit einer 12 cm starken Packlage aus Ruhrkohlensandstein und einer 8 cm starken Decklage aus gleichem Material oder guter Hochhofenschlacke oder Kies, beides in abgewalztem Zustande gemessen. Die Bürgersteige erhalten eine Decke aus Kohlenasche in 10 cm Stärke.

Diese sämtlichen Straßen sind von der Unternehmerin dauernd ordnungsmässig zu unterhalten;

- 8) Die Unternehmerin hat die sämtlichen Straßen mit elektrischem, Gas- oder einem gleichwertigen Licht ordnungsmässig zu beleuchten. Über Streitigkeiten entscheidet gegebenenfalls endgültig der Landrat des Landkreises Recklinghausen;
- 9) Die Kolonie ist von der Unternehmerin mit einer den landespolizeilichen Anforderungen entsprechenden Kanalisationsanlage zu versehen.

b) Zur Regelung der Kirchenverhältnisse:

für jede Wohnung an die katholische und evangelische Kirchengemeinde eine bei der Gebrauchsabnahme eines jeden Hauses fällige Abfindung von je 90 M.

gez. Unterschriften.

L e b e n s l a u f

Ich heiße Heinz Werner Klönne, wohne in 4628 Lünen, Klarastrae 4, wo ich auch, am 8.9.1943, geboren wurde. Meine Eltern sind der im Jahre 1948 verstorbene Heinrich Klönne und seine Ehefrau Margarete Klönne, geb. Schlüter.

Seit dem 28.8.1969 bin ich verheiratet mit Regine Klönne, geb. Staab. Ich habe eine Tochter, die am 22.12.1972 geboren wurde.

Nach dem Besuch der Volksschule und des Gymnasiums machte ich 1965 in Kamen am Neusprachlichen Gymnasium zu Kamen das Abitur. Mein juristisches Studium begann ich im Sommersemester 1965. Die Ablegung des ersten juristischen Staatsexamens erfolgte am 15.8.1969. Nach Ableistung der Referendarausbildung machte ich das zweite juristische Staatsexamen am 10.1.1974.

Der Tag der mündlichen Prüfung zur Erlangung des Doktorgrades war am 19.6.1974.

